OD 1 LIPCA 1930 R. PISMO NOSIĆ BĘDZIE TYTUŁ „SKRZYDLATA POLSKA"

MŁODY LOTNIK

CENA 2 ZŁOTE.



Nr. 5-6
ROK VII
MAJ - CZERWIEC
1930

DOROCZNY OGÓLNOKRAJOWY KONKURS
MODELI LATAJĄCYCH

ODBĘDZIE się w roku bieżącym w dn. 4 i 5 października w Warszawie, na Lotnisku Cywilnem — dla wszystkich modelarzy i instruktorów, nagrodzonych na wojewódzkich konkursach eliminacyjnych — Specjalne nagrody za najlepszy pomysł modelu. Suma nagród na Konkurs Ogólnokrajowy wynosi Zł. 3.600 — Nagrody na konkursy wojewódzkie ustanawiają Komitety Wojewódzkie L. O. P. P.

ORGANIZOWANY PRZEZ ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P.

MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY W SZCZEGÓLNOŚCI SPORTOWI I PRACY MŁODZIEŻY
Zalecony przez Min. W. R. i O. P. dla szkół średnich, zawodowych i sem. naucz.

REDAKTOR — JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA — LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Wydawnictwa rok siódmy

Prenumerata w kraju wynosi: rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł. Numer pojedyńczy 1 zł. Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw. półrocznie — 4 fr. szw. **Ogłoszenia:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Adres Redakcji i Administracji — **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** — Telefon 54-75. Konto P. K. O. 9511.

Rękopisów i fotografij niezastrzeżonych nie zwraca się. Artykuły i notatki do druku muszą być pisane czytelnie, na jednej stronie kartki, z marginesem. Na odpowiedź listową należy załączyć znaczek za 25 gr. Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy. Prenumeratę należy wymawiać przed upływem jej okresu, gdyż inaczej pismo będzie wysyłane nadal, a prenumerator zaciągnie wobec wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto, lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. — 60 gr.

Od dnia 1 lipca 1930 roku

wydawnictwo nasze, po włączeniu doń Pilota, nosić będzie tytuł

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNY MŁODY LOTNIK

POZOSTAJĄC NADAL MIESIĘCZNIKIEM L. O. P. P. POŚWIĘCONYM W SZCZEGÓLNOŚCI LOTNICTWU SPORTOWEMU, ORGANEM POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

Warunki prenumeraty, skład i siedziba Redakcji etc. pozostają bez zmiany. Czytelnicy Młodego Lotnika będą otrzymywać Skrzydlatą Polskę na dotychczasowych warunkach

Wydawnictwo „Młody Lotnik"

P. S. Pierwotnie proponowanego tytułu „Skrzydła" nie mogliśmy przyjąć, gdyż od niedawna zaczęło wychodzić w Warszawie pod tą nazwą pisemko harcerskie.

SKRZYDLATA POLSKA wychodzić będą regularnie 10-go każdego miesiąca. Od lipca żądajcie więc SKRZYDLATEJ POLSKI

POLSKIE LINJE LOTNICZE

„LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 maja do 31 maja 1930 r.

Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel.

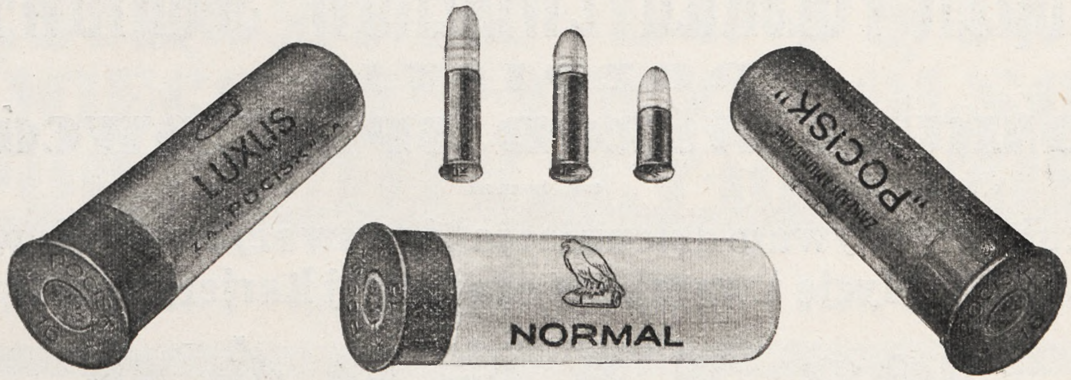
GODZINA	KIERUNEK	GODZINA
15.45	Warszawa ↓ ↑	10.45
18.30	Lwów	8.00
16.15	Warszawa ↓ ↑	10.15
18.30	Poznań	8.00
14.45	Warszawa ↓ ↑	11.45
16.45	Bydgoszcz	9.45
17.15	Bydgoszcz	9.15
18.30	Gdańsk	8.00
7.00	Warszawa ↓ ↑	18.30
9.00	Katowice	16.30
9.45**	Katowice ↓ ↑	15.45**
11.45	Brno	13.45
12.05	Brno	13.25
13.05	Wiedeń	12.25
9.45*	Katowice ↓ ↑	15.45*
12 30	Wiedeń	13.00
16.15 9.30	Katowice ↓ ↑	9.15 16.00
17.00 10.15	Kraków	8.30 15.15

Objaśnienie znaków:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy, piątki.

** „ „ „ we wtorki, czwartki, soboty.

STRZELAJ „POCISKIEM"



BIURO SPRZEDAŻY:

WARSZAWA UL. MIŃSKA NR. 25

TELEFON — CENTRALA POCISKU

SKŁADNICA ROZDZIELCZA NR. 1

BYDGOSZCZ UL. GDAŃSKA 31-32

TELEFON 13-27

SKŁADNICA ROZDZIELCZA NR. 2

SOSNOWIEC UL. 3-GO MAJA 15

TELEFON 1-66

PRZEDSIĘBIORSTWO
ROBÓT BUDOWLANYCH

LEON MURŁOWSKI

WIELKIE HAJDUKI,
UL. KRAKOWSKA Nr. 11b.
ODDZIAŁ W KATOWICACH

TELEFONY:
KRÓL. HUTA, BIURO 1802, MIESZKANIE 700
KONTO: BANK LUDOWY, WIELKIE HAJDUKI

DZIAŁ I

ROBOTY PODZIEMNE, NAZIEMNE,
CIESIELSKIE I ŻELBETONOWE

DZIAŁ II

FABRYKA WYROBÓW CEMENTOWYCH,
SZTUCZNEGO KAMIENIA I TERRAZO.

CZŁONEK LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIW-
GAZOWEJ I KLUBU PILOTÓW WOJ. ŚLĄSKIEGO

BACZNOŚĆ MODELARZE!

KONKURS
MODELI
LATAJĄCYCH

WYZNACZONY NA DZIEŃ
1-go CZERWCA

ZOSTAŁ ODŁOŻONY

NA NIEDZIELĘ
22 CZERWCA

KOMITET STOŁECZNY
L. O. O. P.

ZWIĄZEK POLSKICH ZWIĄZKÓW SPORTOWYCH

ROZPISUJE

KONKURS WŚRÓD SPORTOWCÓW

na temat

Ile cukru spożywam dziennie i jaki zauważyłem wpływ cukru na kondycje i wyniki w czasie mej karjery sportowej.

168 NAGRÓD

1—a nagroda — Motocykl z przyczepką marki „C. W. S."
2—a „ — „Faldboot"—kajak płócienny składany z żaglem, z nożnym sterem.
3—a „ — „Bobsleigh" oryginalny szwajcarski 4-osobowy.
4—9 „ — 5 rowerów marki „Łucznik" z wolnem kołem.
10—a „ — aparat fotograficzny wart. 300 zł.
11—a „ — rakieta Slazengera „Doherty" i tuzin piłek „Hard Court".
12—a „ — narty „Hickory" z więźbami.
13—18 nagrody — 5 par nart jesionowych z wieżbami.
19—22 „ — 3 pełne komplety piłki koszykowej (Basket-ball).
23—28 „ — 5 pełnych kompletów piłki siatkowej.
29—a nagroda — komplet do boksu (piłka i para rękawic).
30—a „ — łyżwy „Salchow".
31—41 nagrody — 10 piłek do footballu ang. ręcznie szytych.
42—62 „ — 20 sanek dwuosobowych typu „Davos".
63—78 „ — 15 par butów do footballu.
79—99 „ — 20 par łyżew „turfów".
100—105 „ — 5 dwukilowych dysków z mosiężnymi nitami i śrubą do tarowania.
106—111 „ — 5 finlandzkich (olimpijskich) oszczepów.
112—122 „ — 10 par pantofli do skoków z kolcami.
123—133 „ — 10 par pantofli do biegów z kolcami.
134—168 „ — 34 pary pantofli do biegów maratońskich na indyjskiej gumie.

Na życzenie nagrodzonych, przedmioty, na których da się to zrobić, zostaną zaopatrzone w plakiety lub ryte napisy pamiątkowe. Każdy z przedmiotów na życzenie nagrodzonych, może być wymieniony na przedmiot sportowy równej wartości, lub wyższej za dopłatą przez wynagrodzonego.

REGULAMIN KONKURSU

1. Ostateczny termin nadsyłania prac upływa 15 listopada 1930 r.
2. Prace muszą być nadsyłane w zamkniętej kopercie, opatrzonej godłem.
3. Nazwisko stającego do konkursu, ewentualnie nazwa ubiegających się o nagrodę Związku lub Towarzystwa Sportowego, powinno być umieszczone w innej zamkniętej kopercie, opatrzonej takimże godłem. Przy nazwiskach indywidualnych, o ile należą do sportowców zrzeszonych, winna być zaznaczona przynależność sportowa.
4. Prace przesyłać należy pod adresem: Związek Polskich Związków Sportowych, Warszawa, Wiejska 11.

SKŁAD JURY:

Przedstawiciel Związku Polskich Związków Sportowych. Przedstawiciel Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego. Przedstawiciel Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego. Przedstawiciel Polskiego Związku Dziennikarzy i Publicystów Sportowych. Przedstawiciel Rady Naczelnej Polskiego Przemysłu Cukrowniczego. Dyrektor Biura Propagandy Konsumcji Cukru

Komplet broszur o cukrze za otrzymaniem na porto 1 zł. wysyła każdemu: Biuro Propagandy Cukru, Warszawa, Krak.-Przedmieście 55.

MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY POŚWIĘCONY W SZCZEGÓLNOŚCI SPORTOWI I PRACY MŁODZIEŻY

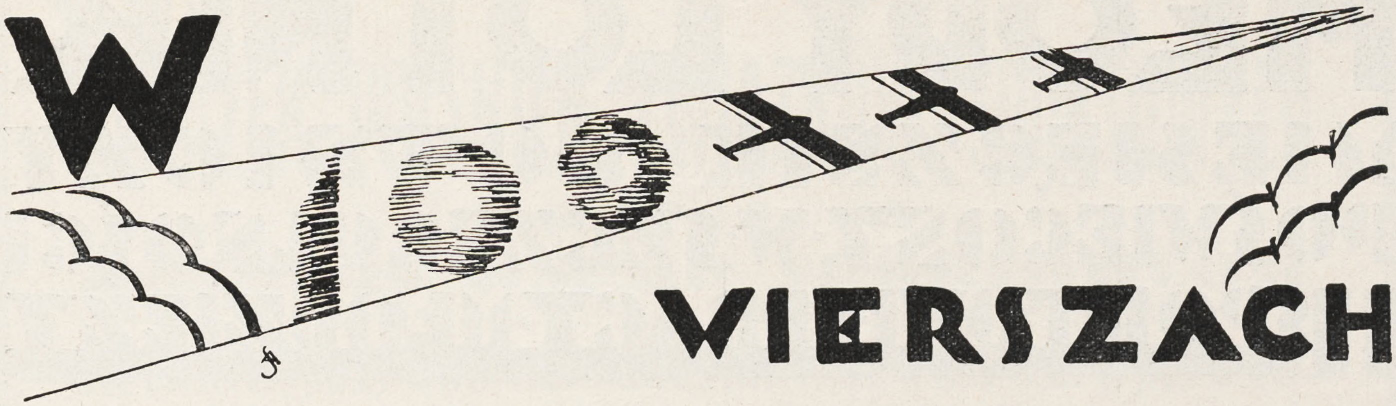
ROK VII MAJ—CZERWIEC 1930 NR. 5—6 (67—68)

NOWY KROK POMYŚLNY W SZYBOWNICTWIE



W dn. 22.IV—9. V. r. b. A. A. L. i Z. A. zorganizowały trzecią wyprawę szybowcową do Bezmichowej. Wykonano 106 lotów, z których najdłuższy, pilota A. A. L. p. Rudolfa Matza (na zdjęciu), trwał 1 godz. 26 min.

W 100 WIERSZACH



Już siódmy raz L. O. P. P. organizowała swój „Tydzień“. Przy tej okazji już po raz siódmy sumowaliśmy działalność Ligi stwierdzając jej niezwykły rozwój. Mogłoby się zdawać, że rozwój L. O. P. P. będzie słabnąć w miarę zaspokajania najpilniejszych potrzeb i oddalania się od widma wojny. Tymczasem tak nie jest. Z radością dowiadujemy się, że wpływy ostatniego roku wzrosły o przeszło 500 tys. zł., a liczba członków powiększyła się o 130 tys. przekraczając pół miljona. Zawdzięczać to należy coraz lepszemu zrozumieniu celów Ligi przez ogół obywateli i zaufaniu, jakiem darzy Ligę społeczeństwo i władze. „Rozwój L.O.P.P. jest rozwojem lotnictwa polskiego“. A więc idziemy naprzód. Wzrost ilości członków Ligi jest najbardziej przekonywującym tego dowodem. Cieszyć musi on każdego, komu drogie jest lotnictwo, ale zarazem i zobowiązywać, aby piękny rozwój L. O. P. P., rozwój lotnictwa w Polsce, nie doznał osłabienia. Popierajmy więc L. O. P. P. z całych sił. To nasz pierwszy obowiązek wobec lotnictwa.

Ubiegły miesiąc wyjaśnił sytuację sportu lotniczego w r. b. Komisja Lotnictwa Sportowego uchwaliła budżet i program. Scharakteryzowaliśmy go już w poprzednim numerze jako głodowy, mający na uwadze zachowanie tego, co już osiągnięto i niewiele więcej. Pomoc ogranicza się prawie tylko do przysposobienia wojskowego, wyłączając innych. Subwencje przy nabywaniu przez kluby samolotów wynoszą zaledwie 50% i to tylko do pewnej granicy. Prywatni nabywcy zostali wogóle pomocy pozbawieni. Szkolenie ma zaspokoić Centrum przez przyjęcie 50 kandyd. z p.w. Inni chcąc się szkolić w klubach lub nawet w Centrum mają płacić około 2 tys. zł., przyczem K. L. S., przewidując brak funduszów na utrzymanie świeżo wyszkolonych, zobowiązuje ich do nabycia samolotu i zrzeczenia się prawa do pomocy społecznej w przyszłości. Jest więc bardzo ciężko. Te warunki mogłyby odstraszyć od uprawiania aerosportu społeczeństwo o wiele zamożniejsze. Nadzieje wciągnięcia do klubów poważniejszej liczby zamożnych miłośników lotnictwa stają się w tych warunkach problematycznemi. Rozpęd, z jakim rozpoczęły pracę kluby jest zahamowany. To też jeśli, mimo to, posuniemy się w roku bieżącym, damy o sobie świadectwo najlepsze.

Na odcinku szybowcowym uczyniliśmy dalszy krok pomyślny. Podczas ostatniej wyprawy wykonano 106 lotów w 6½ godz. Czasy pojedyńczych lotów są wciąż jeszcze niewielkie, ale za to z innych względów ostatnia wyprawa ma duże znaczenie. Dotąd latał dłużej tylko Grzeszczyk, mistrz; teraz szybowało aż 13, przeważnie młodzi piloci, jego uczniowie. Jeden z nich, p. Matz, osiągnął wcale niezły czas — 1 godz. 26 min. Jest to dowodem, że w Bezmichowej szkolić można i że już najbliższe miesiące przyniosą nam wieści ze Lwowa, że w Polsce otwarta została pierwsza szkoła lotnicza na szybowcach.



FUNDUSZ AWJONETKOWY

Lata, w których polskie awjonetki powstawały po wiejskich stodołach i drwalniach, budowane własnemi rękami młodych konstruktorów — entuzjastów, t. j. ostatnie 5 lat, stanowią „epokę romantyczną“ polskiego lotnictwa sportowego; epokę, która dała nam miarę zapału i talentu, jakie zdolna była wzniecić w młodem pokoleniu idea lotnicza. Będzie to niewątpliwie chlubny i płodny w następstwa okres w historji naszego lotnictwa.

Nic tak nie przyśpieszyło i nie wzmogło zainteresowania sportem lotniczym, jak ta właśnie samorzutna myśl własnoręcznego budowania awjonetek najskromniejszemi środkami. Im większe trudności stawały na drodze do uskutecznienia zamierzonego celu, tem większe zadowolenie z jego osiągnięcia, tem większe następnie oddanie się przedmiotowi, tem większy wpływ na młode otoczenie. Okres ten będzie miał w historji naszego lotnictwa swoją kartę, na której nie powinno zabraknąć ani jednego nazwiska tych zapamiętałych pionierów polskiej awjonetki.

Dzisiaj jednak licznych samorzutnych konstruktorów i ich awjonetki stopniowo wypiera zorganizowana na podstawach naukowych budowa nielicznych, ale wybitnych prototypów, które stanowią chlubę polskiej konstrukcji.

Dzięki „romantycznej epoce“ polskiej awjonetki, liczba zwolenników sportu lotniczego stale wzrastała, powodując powstawanie stopniowe klubów lotniczych. Członkowie klubów latają na samolotach klubowych, wśród których dominują stare, wycofane ze szkół wojskowych aparaty. Ilość tych samolotów jest nieznaczna, wynosiła bowiem w r. z. około 40 na mniejwięcej 900 członków klubów. Brak środków pieniężnych nie pozwala na zakup dalszych samolotów dla klubów, a cóż dopiero mówić o zaspokojeniu osobistych pragnień poszczególnych członków klubów. Każdy z tych członków marzy o własnej awjonetce, na której mógłby latać dowolnie po kraju, lub brać udział w wycieczkach klubowych zbiorowych i w ten sposób, obok zaspakajania własnej żądzy latania, przyczynić się praktycznie do propagandy lotnictwa w Polsce. Niestety, ramy sportu lotniczego, określone ilością samolotów państwowych, możliwych do przekazania klubom, oraz wysokością subwencyj rządowych, zostały w pełni wykorzystane, a tem samem dalszy rozwój klubów utrudniony. Skutkiem tego samorzutnie rozwijające się życie klubów lotniczych musiało być uregulowane przez ujęcie go w karby organizacji centralnej.

I taką już jest kolej rzeczy, że wszelkie samorzutne poczynania społeczne, będące podstawą każdego postępu, muszą być w pewnym momencie ich rozrostu dla własnego ich dobra ujmowane w ramy organizacyjne.

Tak też rzecz się ma z zaopatrzeniem w awjonetki klubów i ich członków, oraz amatorów postronnych. Zaopatrzenie to jest dzisiaj niezorganizowane, na czem cierpi praca i rozwój klubów, oraz rozrost liczby prywatnych posiadaczy awjonetek.

Ten i ów zamożniejszy kupuje sobie awjonetkę angielską, niemiecką, lub polską. Wystarczy pięciu palców dla ich zliczenia. Przytłaczająca większość bezpieniężna poprzestaje na marzeniach. Niektórzy tylko, energiczniejsi, szukając drogi do osiągnięcia upragnionej awjonetki, podejmują jej budowę według własnego pomysłu, w przekonaniu, że LOPP lub inna instytucja poprze groszem twórczość lotniczą młodego konstruktora. Albowiem istnieją pozycje budżetowe na popieranie twórczości, a nie istnieją na popieranie i rozpowszechnianie awjonetek. To nie jest już dziś droga właściwa rozwoju sportu lotniczego, ani sposób przysparzania mu nowych awjonetek.

Dochodzimy znowu do momentu, w którym sprawa ta powinna być zorganizowana. Jedynie podjęcie seryjnej fabrykacji awjonetek i zorganizowanie ich rozpowszechnienia może pchnąć rozwój sportu lotniczego na nowe tory.

Wiadomo już powszechnie, że niektóre państwa, jak Anglja i Italja, weszły na tę drogę. Zorganizowane zaopatrzenie sportu lotniczego sprawiło, że liczba prywatnych właścicieli awjonetek w tych krajach sięga setek i tysięcy, umożliwiając stworzenie licznych rezerw pilotów i dając możność przemysłowi podjęcia produkcji seryjnej awjonetek na większą skalę.

Nie zawadzi tu przypomnieć, że w naszych warunkach, gdzie przemysł lotniczy cierpi stale na niedostatek obrotu, ten ostatni wzgląd ma specjalnie ważkie znaczenie.

Co robi Anglja? Ministerstwo Lotnictwa finansuje prywatne zamówienia awjonetek w ten sposób, że pokrywa do 75% ceny, a nabywca dopłaca resztę i staje się prawnym właścicielem awjonetki. Oficerowie lotnictwa korzystają z jeszcze dogodniejszych warunków nabywczych. Również koszty korzystania z awjonetki, t. j. koszty paliwa, remontów i t. p. pokrywa rząd w tej samej proporcji. Obok tak ułatwionego nabywania awjonetek, pomyślano jeszcze o przysposobieniu nabywców przez stworzenie możności szybkiego, łatwego i taniego szkolenia (10 — 12 lekcyj pilotażu za cenę kilkuset złotych).

Nadto od 1929 r. (jak to czytaliśmy niedawno) przemysł lotniczy otrzymywać będzie pożyczki w sumie 300.000 funt. szterl. rocznie na seryjną budowę awjonetek dla klubów i odbiorców prywatnych, korzystających z kredytu przeważnie 4-letniego.

Życzenia nasze nie mogłyby iść dalej.

A Italja? Koszty szkolenia w centrach lotniczo-sportowych pokrywa Skarb. Ministerstwo Lotnictwa finansuje budowę awjonetek w serjach po kilkaset sztuk. Awjonetki te przeznaczone są dla oficerów lotnictwa, czynnych i w rezerwie, oraz dla pracowników cywilnych lotnictwa. Cena ulgowa awjonetki, zależnie od typu wynosi zaledwie od 2000 do 8000 lir, t. j. od 900 do 3.750 zł., płatnych ratami przeważnie w ciągu 4-ch lat.

Czy znalazłby się w Polsce pilot wojskowy lub cywilny, któryby nie chciał na tych warunkach nabyć polskiej awjonetki?

Interesujących się sposobami i rozmiarami subwencjonowania sportu lotniczego w różnych państwach odsyłamy do artykułu kap. pil. dr. Tadeusza Halewskiego w tegorocznym zeszycie lutowym Młodego Lotnika. Znajdą tam dużo ciekawych danych, które uwidocznią im różnicę między warunkami pracy lotnictwa słabosilnikowego w Polsce a w innych krajach.

Co należałoby zrobić u nas, by pchnąć sprawę naprzód, sprawę tak bardzo ważną? Mamy już wybitne

awjonetki polskiej konstrukcji, mamy nawet udane własne silniki słabej mocy, nie mamy natomiast pieniędzy. Należy więc, oczywiście, znaleźć środki pieniężne. Należy stworzyć fundusz awjonetkowy. Na fundusz ten składałyby się dotacje stałe zainteresowanych ministerstw, LOPP, miast posiadających lotniska, wreszcie dotacje niestałe instytucyj kredytowych, przemysłowych i osób prywatnych.

Ministerstwa oraz LOPP, t. j. instytucje stale łożące na rozwój sportu lotniczego, byłyby z pewnością w możności stworzenia nowej pozycji budżetowej na fundusz awjonetkowy, bez specjalnych trudności w jej umotywowaniu. Większość miast posiadających lotniska narzeka dzisiaj na brak ruchu na lotniskach, na zupełne ich niewykorzystanie. Miasta te miałyby wdzięczną sposobność przyczynienia się do stworzenia tego ruchu przez udział w funduszu awjonetkowym. Ponieważ ze wzrostem ilości samolotów wzrasta spożycie benzyny i smarów, więc wielkie rafinerje tych produktów mogłyby również uczestniczyć w funduszu awjonetkowym i t. d.

Roczne zapotrzebowanie jednego klubu lotniczego można określić najmniej na 2 nowe awjonetki klubowe. Z ogólnej ilości pilotów wojskowych czynych i w rezerwie możemy przypuścić cyfrę 10, którzy w pierwszym roku nabyliby awjonetki. Z pomiędzy członków klubów, bezwątpienia przynajmniej 10-ciu rocznie nabędzie na własność awjonetki. Możnaby w ten sposób ustalić przypuszczalną roczną wysokość serji awjonetek w okresie wstępnym działania funduszu na sztuk 40. Na liczbę tę mogą się złożyć w naszych warunkach 2 a nawet 3 najlepsze typy awjonetek.

Przyjmując zatem cyfrę 40 awjonetek za podstawę funduszu, możemy narzucić w cyfrach okrągłych jego wysokość w pierwszym roku.

40 awjonetek po średn. cenie Zł. 15.000	Zł. 600.000
40 siln. po 60 KM po średn. cen. Zł. 10.000	„ 400.000
Asekur. lub roczny rem. = 20% całk. wart.	„ 200.000
Pal. i smary, licz. po 150 godz. na samol.	„ 100.000
Razem	Zł. 1.300.000

Garażowanie, drobne remonty i inne drobne koszty obciążałyby wyłącznie właściciela awjonetki.

Podział tej sumy między instytucje funduszu a nabywcę winien być ustalony proporcjonalnie do skali zamożności polskiego nabywcy. Jeżeli angielskie Ministerstwo Powietrza pokrywa 75% kosztów lotnika słabosilnikowego, a 25% rozkłada mu na raty kilkoletnie, to polski nabywca awjonetki, którego średnia zamożność bezwątpienia jest niższa od angielskiej, powinienby korzystać z jeszcze dogodniejszych warunków. Ale skłonni jesteśmy przypuścić, że skala angielska dałaby się u nas zastosować i że 25% kosztów mogłoby być przez nabywcę spłacone w ciągu 4-ch lat.

Przyjmując okres 4-ch lat za okres życia awjonetki, możemy ustalić roczną sumę kosztów zakupów i utrzymania jednej awjonetki na około Zł. 13.500, z czego przypada na rachunek funduszu 75%, t. j. Zł. 10.000.

A zatem za sumę tę Państwo z jednej strony umożliwi stały w ciągu roku trening jednemu pilotowi słabosilnikowemu, z drugiej zaś przyczyni się w najwydatniejszy sposób do propagandy sportu lotniczego, oraz do przysporzenia pracy przemysłowi lotniczemu, nie mówiąc już o zrozumiałych korzyściach na wypadek wojny.

Inicjatywa podjęcia organizacji Funduszu awjonetkowego powinna stać się udziałem którejkolwiek z czołowych instytucyj lotniczych.

Inż. Zbigniew Arnd.

PO KONGRESIE LOTNICTWA BEZSILNIKOWEGO

Pisaliśmy już w kronice zagranicznej Młodego Lotnika o mającym się odbyć w Darmstadt'cie kongresie lotnictwa bezmotorowego.

Dziś, po jego zakończeniu, możemy dorzucić garść szczegółów, dotyczących tak ważnego w lotnictwie sportowem wydarzenia, które mogliśmy śledzić jednak tylko jako obserwatorzy, gdyż Niemcy skorzystali, jak zwykle, ze sposobności, by nas zignorować.

Przedewszystkiem trochę wiadomości kronikarskich. Kongres zaczął się dnia 7 marca, będąc zwołanym przez Rhön-Rossitten Geselschaft, pod kierownictwem dr. Kotzenberga. Rząd i czynniki oficjalne reprezentowali ze strony Niemiec: dyr. dep. Brandenburg, prof. Ewerling, prof. Georgii, dr. Knüpfer, dr. Adelung oraz inż. Ursinus i Kronfeld. Włochy delegowały kierowników szkoły bezmotorowej w Pawullo, kpt. Naunini i inż. Teichfussa; Anglja — płk. Gosage; Francja — prof. Magnan i inż. Kahn. Oprócz tego reprezentowane były: Stany Zjednoczone Am. Półn., Belgja, Holandja i Węgry. Oficjalne zamknięcie prac nastąpiło dn. 10 marca, poczem delegaci udali się na zwiedzanie szkół i laboratorjów niemieckich.

Organizatorzy użyli wszystkich możliwych środków, aby okazać przybyłym wielką przyszłość szybownictwa, jednocześnie zagarniając dla siebie wszystkie zasługi w pracy nad jego dotychczasowym rozwojem. Abstrahując od tego, czy mają rację, czy nie, poddamy w obszernem strzeszczeniu niezmiernie ciekawie ujęty referat wstępny dr. Isemburga, dotyczący historji stowarzyszenia Rhön-Rossitten.

Już przed wojną grupa studentów politechniki w Darmstadt'cie, prowadząc badania nad lotem szybowym, znalazła w lecie 1912 r. tereny we wzgórzach Rhön i zdołała ustalić rekord lotu na odległość na 843 m., co wówczas należało do wyczynów naprawdę niezwykłych. Wojna, rzecz prosta, przerwała dalszą pracę i dopiero po jej zakończeniu, obserwujemy dalszy szybki rozwój lotnictwa bezmotorowego w Niemczech. Już w r. 1920 otwarto w Rhön szkołę szybownictwa. Brak doświadczenia, poszukiwanie nowych form aerodynamicznych, próby ustawiania motorków pomocniczych — cechują ten pierwszy okres. Wkrótce, dzięki opiece wielkiego teoretyka, prof. Prandtla, i jego laboratorjum w Getyndze, zaczynają się pojawiać w Rhön nowości, już oparte o poważną pracę naukową, stosowane następnie i w innych gałęziach lotnictwa. Kółka modelarskie i szybownicze, rozsiane dość gęsto po całych Niemczech, łączą się w związkach celem zorganizowania pierwszego konkursu.

Świetne, kilkudziesięciominutowe loty Martensa i Hentzena, dokonane w r. 1922, pogłębiają jeszcze bardziej entuzjazm. Prawie wszystkie wyższe uczelnie mo-





Szybowisko w Rhön.
Obok jeden z niemieckich asów lotu szybowego, Kronfeld.

gą się poszczycić w końcu tegoż roku zapoczątkowaniem budowy szybowców na następny sezon. Kryzys finansowy w latach 1923—4 odbija się ujemnie na lotnictwie sportowem i zmusza je do zjednoczenia się. Mniejsze kółka ostatecznie skupiają się koło terenów w Rhön i Rossitten (Prusy Wschodnie) pod nazwą: Towarzystwo Rhön-Rossitten.

Do zadań stowarzyszenia należy całokształt spraw lotnictwa szybowcowego. W r. 1925 powstaje w Rhön, pod kierownictwem znanego badacza dr.Georgii instytut badawczy lotnictwa bezmotorowego, dziś może najwyższa instancja w rozwiązywaniu wspomnianych zagadnień.

Instytut korzysta z ich pomocy. Rok rocznie wychodzi zeń cały szereg prototypów maszyn, z których praktyka wybrała nadające się czy to do lotów wstępnych, czy do doskonalenia lub ustanawiania rekordów. Wymieniamy najbardziej znane: szkolny „Zögling“ i egzaminacyjny „Prüfling“, których licencje zakupiła ostatnio Ameryka.

Typem najbardziej doskonałym aerodynamicznie, jednak wymagającym wielkiej umiejętności w prowadzeniu, okazał się „Professor“.

Obecnie czynne są dwie szkoły w Rhön: starsza, założona, jak wyżej wymieniono, jeszcze przez Martensa, i druga, będąca dziełem R.-R. G. Dla studentów politechnik istnieją kursy, zajmujące się naukowemi podstawami lotu bezmotorowego. Prowadzone są one również przez instruktorów instytutu badawczego R.-R. G.

Zasługi Niemiec dla lotnictwa bezmotorowego są więc naprawdę wielkie, jednak nasze polskie organizacje sportowo-lotnicze muszą zwrócić baczną uwagę na dążność Niemiec do zagarnięcia tej dziedziny lotnictwa pod swe wyłączne panowanie, z pomocą różnych środków taktycznych, z których jednym z lepszych był ostatni kongres.

Zwróćmy uwagę na inne. W Stanach Zjednoczonych lata się na budowanych z licencji aparatach niemieckich pod kierunkiem stałej misji instruktorów i pilotów R.-R. G. Węgrzy posiadają szkołę lotnictwa bezmotorowego, kierowaną faktycznie przez tow. R.-R. Anglja i Holandja oficjalnie, Francja (Kahn) i Belgja z cicha, jednak też pod wpływem R.-R., organizują swe szybownictwo. Przykładów chyba dość, aby zrozumieć tę hegemonję.

Sprawa poważnego stanowiska w polityce lotniczej każdego kraju, jakie zajmuje tanie szkolenie bezmotorowe, dziś jest rzeczą najzupełniej sprecyzowaną, choć z wygłoszonego na zjeździe referatu dr. Georgii biła chęć podkreślenia, że jest to poprostu „sztuka dla sztuki“, bezcelowa dla obrony kraju.

Toteż wyżej wspomniany referat wzbudził najzaciętszą dyskusję.

Omawiano dokładnie wpływ szkolenia bezmotorowego na rozwój fizyczny i duchowy uczniów, oraz podkreślano wielką ich dążność do pogłębiania wiadomości teoretycznych.

Kongres jednogłośnie podkreślił znaczenie wstępnych ćwiczeń konstruktorskich, osiąganych przy budowie szybowców, akcentując jednocześnie doskonałość konstrukcyj uzyskanych na tej drodze przez zwycięzcę Challenge‘u 1929, inż. Messerschmidta. W sprawie szkolnictwa szybowcowego, traktowanego pomocniczo, zarysowały się dwa zdania: jedni uważali, iż należy ze względów ekonomicznych szkolić przyszłych pilotów motorowych w s t ę p n i e na szybowcach, inni zaś dowodzili, iż raczej pilotów motorowych należy n a s t ę p n i e, celem pogłębienia „instynktu ptasiego“, wysyłać na krótki kurs szybownictwa. Że jednak tak, czy inaczej szkolenie bezmotorowe okazuje się pożyteczne nawet dla pilotów komunikacyjnych, dowodzi fakt presji, jaką wywiera Luft-Hansa na swój personel latający, aby udawał się na kursy tow. R.-R.

Kongres zakończono uchwałą, będącą pięknie opracowaną apoteozą lotnictwa bezmotorowego, z masą dygresyj na rzecz zasług niemieckich.

A więc, nasi zwolennicy lotnictwa bezmotorowego, dziś mający teren i swego „asa“, pomyślcie o tem, jakby wymienioną gałęź sportu szybko przyłączyć do ogólnoświatowych zamierzeń na nowej drodze.

TRZECIA WYPRAWA SZYBOWCOWA

1. Wstęp.

Poprzednie dwie wyprawy szybowcowe*), organizowane w czasach kompletnego zaniedbania szybownictwa w Polsce, przy braku jakiegokolwiek poparcia moralnego ze strony społeczeństwa i przy niedowierzaniu, w najlepszym razie, czynników miarodajnych, posiadały charakter głównie bojowy. Wytrwała współpraca Związku Awiatycznego i A. A. L., uwieńczona w listopadzie ub. r. dwugodzinnym lotem Grzeszczyka, przełamała wkońcu chociaż częściowo apatję sfer lotniczych, wzbudziła znowu żywe zainteresowanie szybownictwem w całym kraju. Ze wszystkich stron dochodzą do nas listy z prośbą o pomoc i radę przy budowie szybowców. Budują się normalne niemieckie „Zöglingi", polskie szkolne „CW3" Związku Awiatycznego, słyszymy też o konstrukcjach nowych. Subwencje, chociaż jeszcze niewspółmierne z niezbędnemi potrzebami, dowodzą jednak zainteresowania i chęci poparcia. Wprawdzie wiele jeszcze brakuje do tego, aby lotnictwo żaglowe zdobyło sobie u nas znaczenie, jakie mu słusznie przysługuje, ale pierwszy krok zrobiony.

Toteż III-cia wyprawa, zorganizowana przez A. A. L. wespół ze Związkiem Awiatycznym w czasie od 22-go kwietnia do 9. maja r. b., odbyła się w warunkach znacznie lepszych, niż poprzednie, co też, jak dalej zobaczymy, odbiło się bardzo dodatnio na wynikach.

Pomimo, że nowy rekordowy 2-miejscowy szybowiec Związku Awiatycznego „CW4" nie został jeszcze wykończony, rezygnując z nadzwyczajnych rekordów, zdecydowano ten termin wyprawy wobec sezonu wiosennych wiatrów tem skwapliwiej, że nieprawdopodobny wprost brak benzyny groził A. A. L. dłuższą przerwą w lataniu.

Ze strony A. A. L. celem wyprawy było przeszkolenie jaknajwiększej ilości pilotów na szybowcach, przygotowanie materjału ludzkiego dla następnych, na szerszą skalę projektowanych wypraw szybowcowych. Związek Awiatyczny pragnął zapoczątkować pomiary w locie i zebrać doświadczenia w tym kierunku, celem stworzenia na szybowisku jednego dużego laboratorjum aerodynamicznego, pracującego, rzecz jasna, w skali naturalnej — 1:1. Zaznaczyć wypada, że rozgraniczenie to, raczej formalne, w praktyce nie było istotne.

Dla celów powyższych mieliśmy do dyspozycji dwa szybowce: CW3 i CW2 z roku ubiegłego, które odpowiednio zakonserwowane i zdemontowane przezimowały w Bezmichowej, na poddaszu stajni dworskiej.

2. Rezultaty sportowe.

Program latania obejmował przeszkolenie 8 pilotów, wyszkolonych w A. A. L. na Hanriotach XXVIII, rozpoczęcie szkolenia 3 kandydatów surowych, nieprzygotowanych na żadnych samolotach silnikowych; w razie dobrych warunków — loty żaglowe zaawansowanych, wreszcie kilka lotów propagandowych dla pilotów-gości. Prócz tego — loty dla celów naukowych.

Na wzór szkół niemieckich, przyjęto 3 kategorje, wzgl. etapy szkolenia według spełnionych warunków, a mianowicie:

Kat. A. Prawidłowo wykonany lot w linji prostej w czasie większym niż 30 sek.

Kat. B. Lot z conajmniej dwoma wirażami (ósemkami) w czasie dłuższym, niż 1 minuta, z lądowaniem na wskazanem miejscu.

Kat. C. Lot żaglowy w czasie większym niż 5 minut, ponad miejscem startu.

Do poszczególnych kategoryj zaliczeni zostali:

Kat. C. — 2 piloci: Matz i Nowotny;

Kat. B. — 4 piloci: Kotowski, Laskowski, Markowski i Szarek;

Kat. A. — 2 piloci: panie Olszewska i Sikorzanka.

Szkolenie prowadził Szczepan Grzeszczyk. Szkolenie kandydatów surowych ze względu na brak odpowiedniej ilości szybowców nie mogło być racjonalnie przeprowadzone. Poprzestano na kilku skokach, celem zebrania spostrzeżeń co do zachowania się różnych kandydatów i t. p. Należy tu zauważyć, że szkolenie i przeszkalanie odbywało się tylko na jednym szybowcu CW3. Szybowiec CW2, jako przejściowy, znacznie trudniejszy od CW3, mógł być użyty jedynie tylko do treningu pilotów posiadających kat. C, oraz dla wszelkich innych lotów żaglowych i doświadczalnych. Zatem na jedynym CW3, wli-

LOTY SZKOLNE

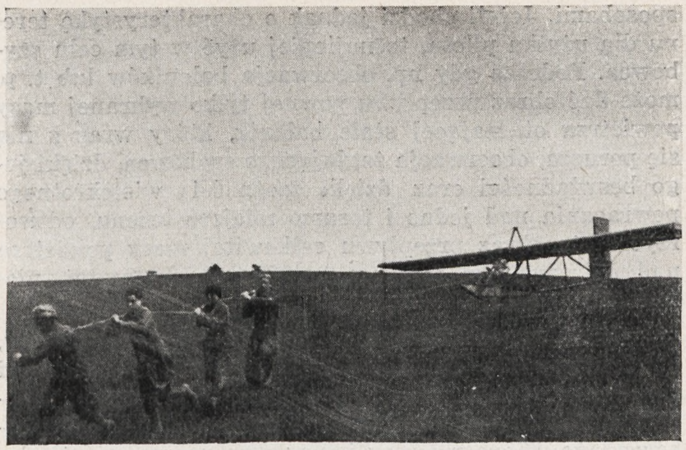


1. Instruktor daje przed startem wskazówki praktyczne.

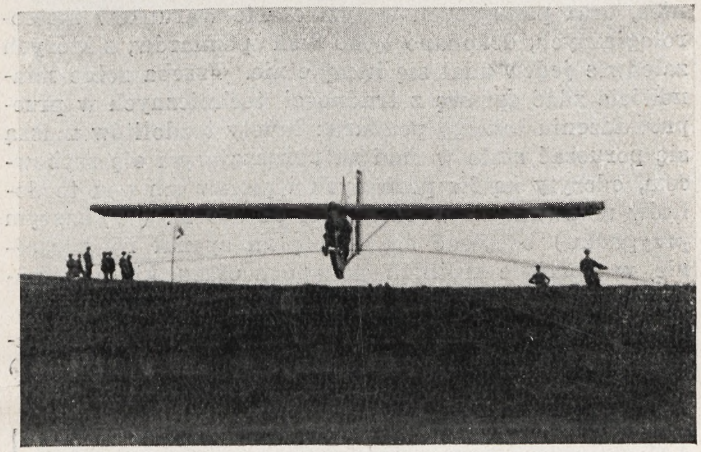


2. Komenda „Naciągać!".

*) Vide poprzednie numery Młodego Lotnika.



3. „Biegiem!“ i „Puść!“.



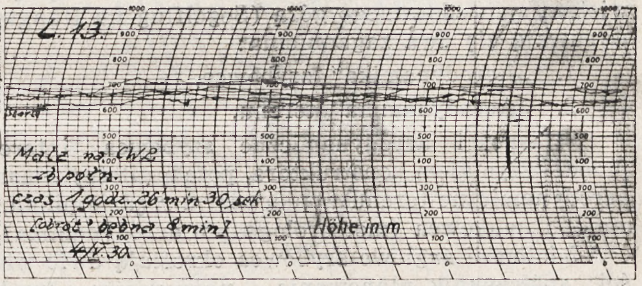
4. Chwila po starcie.

czając loty instruktorskie i wszystkie szkolne, latało 13 pilotów, przez cały czas trwania wyprawy z wyjątkiem dni, w których szybowiec nie był gotowy do lotu. A zdarzyło się to dwa razy, kiedy przy przeciąganiu na małej wysokości nad ziemią szybowiec przepadł, znosząc podwozie, recte „podłozie“. Przednią płozę szybowca CW3 tworzy mianowicie skrzynka dyktowa, połączona sztywno z kratą kadłubową, pod którą zawieszona jest narta amortyzowana względem niej gumowemi pierścieniami. W tem miejscu konstrukcja zdała bardzo dobrze egzamin: przepadnięcie z wysokości ca 3 i 5 metrów, przy równoczesnym ślizgu na szkrzydło, spowodowało w obydwu wypadkach jedynie połamanie owej płozy skrzynkowej, co zamortyzowało zarazem uderzenie, chroniąc kratę kadłubową przed zniszczeniem. Naprawę uskuteczniono każdorazowo w ciągu 48 godzin, wliczając w to: przejazdy do warsztatu we Lwowie, wykonanie tam zapasowej płozy, montaż na miejscu i schnięcie kleju. Serja mających się obecnie budować szybowców szkolnych będzie już wyekwipowana w zapasowe płozy.

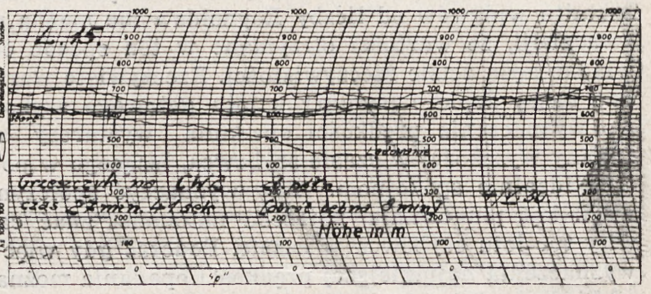
Podczas gdy w roku ubiegłym startowano jedynie tylko z południowego zbocza Słonych Gór, obecnie, wobec dłuższego okresu wiatrów północnych, zniecierpliwieni czekaniem na pomyślny południowo - zachodni wiatr, zdecydowaliśmy starty ze zbocza północnego. Loty szkolne kategorji A i B odbywały się jednak wyłącznie nad południowym zboczem. Jak dalej zobaczymy, zbocze północne okazało się też pod względem aerodynamicznym znacznie lepsze, ze względu jednak na możliwości lądowania mało zbadane, oraz znacznie większy spadek — nie nadaje się do lotów szkolnych.

Najdłuższe loty wykonano nad świeżo oblatywanem zboczem północnem. 3-go maja o godz. 14-ej oblatuje Grzeszczyk nowe zbocze, przy następnym locie żagluje już 40 minut i 30 sekund. Następnego dnia Matz żagluje 1 godz. 26 min. 30 sek. nad północnym zboczem. Rys. 1 przedstawia oryginalną barogramkę tego lotu. Używano barografu f-my Askania o zakresie 0 — 1000 m. oraz nastawialnym czasem obrotu bębna na 8 min. lub 2 godziny. Ponieważ nastawiono obrót bębna na 8 min., mamy kilka linij, z których każda odpowiada okresowi 8 minut. Na barogramce widoczny dobrze charakter lotu w czasie 40 min. (5 linij à 8 min.); wszystkie linje leżą powyżej wysokości startu (610 m.). Barogramka nie jest kompletna z powodu wyschnięcia piórka, brak okresu 50 min. lotu i lądowania. Dla lepszego zobrazowania wykonanych lotów żaglowych, wybraliśmy jeszcze dwie ciekawsze barogramki (Rys. 2 i 3) kompletne. Rys. 2-gi przedstawia barogramkę lotu Grzeszczyka (Obrót bębna — 8 min., czas trwania lotu 27 min. 41,2 sek.), rys. 3. — barogramkę lotu podpisanego, przy obrocie bębna 2 godziny; czas trwania lotu 20 min. 15 sek.; dalsze dane — na barogramkach. Wykonano ogółem 14 takich lotów żaglowych (czasy dłuższe niż 5 min.) w ogólnym czasie 4 godz. 42 min. 43,2 sek.

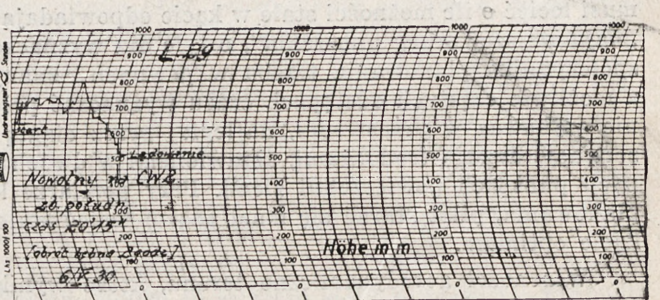
BAROGRAMKI CIEKAWSZYCH LOTÓW



Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.

Ostateczne zestawienie lotów przedstawia się następująco:

Pilot	Kat.	Ilość lotów	Czas ogólny
Grzeszczyk	C	19	2h24'10"
Matz	C	19	2h17'04"
Nowotny	C	19	1h07'11"
por. Bleicher......	B	2	3'14"
Kotowski	B	8	9'11"
Laskowski.......	B	7	6'21"
Markowski	B	8	7'18"
Szarek	B	7	8'57"
Olszewska	A	6	4'00"
Sikorzanka	A	4	2'11"
Czerwiński	—	3	32"
Łopatniuk	—	2	18"
Twardowski	—	2	17"
Razem		106	6h30'44"

Razem w okresie 19 dni trwania wyprawy, w 11-tu dniach lotów, 13 latających wykonało 106 lotów w czasie 6 godzin 30 minut 44 sek.

Zapowiedziani z różnych części kraju goście, niestety, nie dopisali. A szkoda.

3. Wyniki naukowe.

Przy lotach żaglowych w prądzie wznoszącego powietrza spowodowanego górą (Segelflug im Hangwind) wysuwają się dwa zagadnienia:

1. „Aerodynamika" szybowca,
2. „Aerodynamika" terenu.

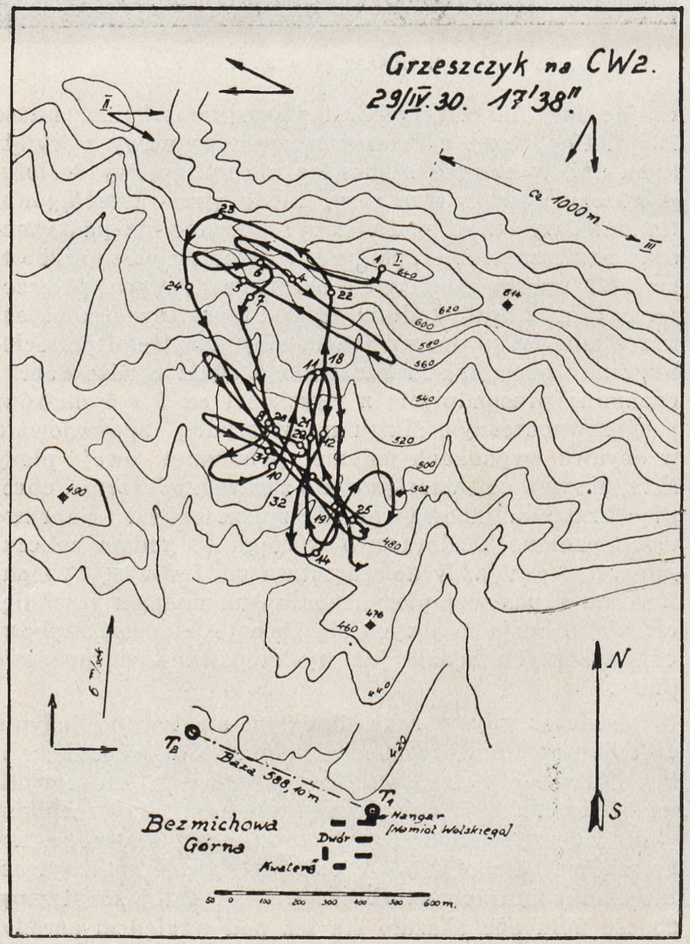
Własności aerodynamiczne szybowca interesują przedewszystkiem konstruktora, potem pilota; własności aerodynamiczne terenu w pierwszym rzędzie pilota, niemniej i naukowca (meteorologa lub aerodynamika).

Zdolności żaglowe szybowca określają dwie wielkości: spółczynnik planowania i najmniejsza prędkość opadania. Jak wiadomo, znaleźć je łatwo na biegunowej przedmuchanego modelu, jednak dzięki zależności kształtu wpływów od liczby Reynolds'a nie można mieć gwarancji, że wartości otrzymane w ten sposób odpowiadać będą ściśle rzeczywistości. Rzeczywiste wartości dać mogą dopiero pomiary z lotu gotowego szybowca. Do wyznaczenia prędkości opadania wystarczy znać zmiany wysokości w czasie szybowca, lecącego w powietrzu idealnie spokojnem. Aby wyznaczyć spółczynnik, wzgl. kąt planowania, potrzeba natomiast znać całkowity tor lotu szybowca w czasie. Podczas gdy więc dla wyznaczenia najmniejszej prędkości opadania można się od biedy posłużyć barogramką, zdjętą przy locie szybowca w powietrzu spokojnem, przyczem pilot starać się musi lecieć o ile możności stale w kącie odpowiadającym „najmniejszej pracy unoszenia", o tyle dla wyznaczenia spółczynnika planowania trzeba w pewnych znanych, a możliwie częstych odstępach czasu wyznaczać położenie szybowca w przestrzeni, najlepiej przez ciągłą obserwację dwoma teodolitami, ustawionemi w dwóch różnych punktach powierzchni ziemi. Przy pomiarze kąta planowania, pilot starać się musi znowu lecieć stale na kącie optimum.

Własności aerodynamiczne terenu, które wynikają z kształtu przepływu poruszającej się masy powietrza w postaci panującego wiatru wyznaczyć można różnemi sposobami. Jeżeli chodzi jednak o charakterystykę terenu dla użytku pilota, to najlepiej użyć w tym celu szybowca. Podczas gdy np. obserwacja baloników lub t. p. może dać obraz przepływu pewnej tylko wybranej masy powietrza otaczającej stale balonik, który wraz z nią się porusza, obserwacja żaglującego szybowca, dzięki jego bezwładności oraz dzięki możności wielokrotnego powracania nad jedno i tosamo miejsce terenu, odtworzyć może obraz przepływu całkowitej masy powietrza nad oblatywanym terenem, pewien obraz średni, niezmienny w czasie.

Celem zapoczątkowania tego rodzaju pomiarów, zwróciliśmy się do Katedry Miernictwa Politechniki Lwowskiej, która wydelegowała na wyprawę p. asystenta Kazimierza Żarowa oraz studenta Stefana Noskowskiego, zaopatrzywszy ich w dwa precyzyjne teodolity Wilde'a. Niestety, z powodu ograniczonego czasu, jakim rozporządzali ze względu na zajęcia na Politechnice, oraz panujących w tym czasie warunków meteorologicznych, dokonano tylko 3-ch pomiarów, z których zaledwie jeden udał się kompletnie. Trzeba sobie mianowicie zdać sprawę z trudności technicznych w przeprowadzeniu takiego pomiaru: lunety teodolitów muszą się poruszać stale w ślad za poruszającym się szybowcem, odczyty kątów poziomych i pionowych obu teodolitów ustawianych w odległości ca 600 m. (w naszym przypadku) odbywać się muszą na sygnał równocześnie, w możliwie krótnich odstępach czasu, które w naszym wypadku wynosiły 30 sekund.

Rys. 4 przedstawia rzut poziomy linji lotu wyznaczonej w ten sposób z pomierzonych punktów (1 do 32)



Rys. 4.



CW2 żagluje nad północnym zboczem Słonych Gór.

w równych odstępach czasu, co 30 sekund, naniesiony na planie warstwicowym terenu. Zmierzone równocześnie wysokości w tych punktach względem stanowiska teodolitu T1 podaje poniższa tabela.

Punkt	1	4	5	6	7	8	9	11
wysokość	227	219	220	239	213	162	133	170 m.

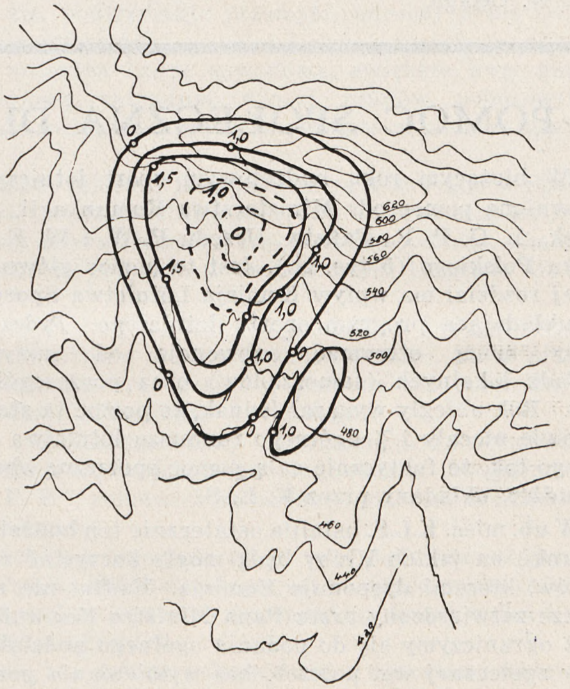
Punkt	12	14	18	19	21	22	23
wysokość	169	107	180	145	182	230	231 m.

Punkt	24	25	28	29	31	32
wysokość	205	119	136	146	123	119 m.

Na rys. 4-ym zaznaczono także używane miejsca startu I, II, III, oraz kierunki wiatrów, przy jakich w czasie wyprawy latano. Widzimy, że praktycznie teren oblatano we wszystkich kierunkach. Odosobniona strzałka z dopiskiem 6 m/sek. wskazuje kierunek i prędkość wiatru w czasie pomiaru.

Z rys. 4 i tabeli widoczna jest cała metodyka lotów żaglowych w prądzie wstępującym z powodu góry. A więc po starcie pilot stara się utrzymać w pobliżu grzbietu, w obszarze spodziewanych najsilniejszych prądów wstępujących. W punkcie 7 widząc, że przy grzbiecie są słabe prądy wstępujące, oddala się od grzbietu celowo, wynajduje miejsca prądów wznoszących; zmuszony znaczną prędkością własną szybowca (w stosunku do prędkości wiatru) opuścić je, wraca kilkakrotnie nad te same miejsca terenu, w jakich nabiera wysokość, którą gdzieindziej utracił. Bardzo charakterystyczny jest odcinek 18—21—22—23. Lecąc z wiatrem (!) nabiera dostatecznej wysokości, aby powrócić nad grzbiet (22—23), od którego znów zmuszony odlecieć, szuka poprzednio spostrzeżonych korzystnych miejsc, wreszcie z powodu zmniejszającej się prędkości wiatru do 4 m/sek. ląduje na zboczu 120 m. poniżej startu.

Na rys. 4-ym i w tabeli brakujące według kolejności liczb punkty, opuszczono z powodu braku odczytów z jednego lub drugiego teodolitu. Numerację zachowano według sygnałów co 30 sekund. Tak więc wiadomo, że np. między 1 a 4 upłynęło 90 sekund. Może to wzbudzić poważne wątpliwości co do dokładności wykreślonego toru, toteż nie może on służyć do wyznaczenia spółczynnika planowania szybowca tembardziej, że lot nie odbywał się przy nieruchomym powietrzu. Natomiast można na podstawie rys. 4 i tabeli wyznaczyć choć niezbyt dokładną, ale jakościowo z pewnością ważną charakterystykę oblatywanego terenu. W tym celu, na drugim planie warstwicowym, rys. 5, nanosimy punkty dzielące



Rys. 5.

odcinki linji lotu z rys. 4 między dwoma następującemi po sobie punktami na dwie równe części i przypisujemy im odpowiednie prędkości wznoszenia, obliczone z tabeli. Odejmując od znalezionych prędkości wznoszenia najmniejszą prędkość opadania szybowca, zakładając oczywiście inteligentne prowadzenie szybowca, otrzymamy składowe pionowe prędkości wstępującego powietrza w danych punktach. Łącząc następnie punkty tej samej prędkości wznoszenia, otrzymamy układ linji równej prędkości wznoszenia. Z barogramek lotów przy względnie spokojnem powietrzu oceniliśmy nejmniejszą prędkość opadania szybowca na 0,8—0,9 m/sek. Przy oznaczaniu linji rys. 5 przyjęliśmy okrągło prędkość opadania równą 1 m/sek. Zresztą, jest rzeczą drugorzędną, jaką prędkość opadania szybowca przyjęto za podstawę, chodzi tu bowiem tylko o wartości względne dla użytku pilota, które charakteryzują zupełnie dobrze jakościowo właściwości oblatanego terenu.

Kreskowane linje, oznaczone prędkościami wznoszenia 1,0 i 0, oparte są tylko na przypuszczeniach na podstawie znajomości przekroju terenu i na doświadczeniach z lotów.

Powyższe wykresy nie mają, zaznaczam, jakichkolwiek pretensji do ścisłości. Tym razem chodziło tylko o wskazanie, w jaki sposób i jakiego rodzaju badania można przeprowadzić na szybowisku. Dla meteorologów i aerodynamików jest to szerokie pole do pracy.

Celem ułatwienia podaję poniżej literaturę, z której zainteresowani czerpać mogą wiele wskazówek.

1. Die Arbeiten des Messtrupps während des Rhönsegelflug Wettbewerbs 1924 — v. H. Kochschmieder, Z.F.M. 1925, str. 235 — 249.
2. Kölzer, Die Windverhältnisse in Segelfluggelände in den Stöllner Bergen bei Rhinow, Z. F. M. 1925, str. 8—11.
3. Raethjen u. Wagner, Das zweidimensionale atmosphärische Stromfeld um ein Hinderniss, Z. F. M. 1926, str. 185.
4. Raethjen u. Knott, Flugeigenschaftsbestimmung durch kinematographische Flugvermessung, Z. F. M. 1926, str. 512
5. Veröffintlichungen des Forschungs — Institutes der Rhön — Rossiten — Gesellschaft Nr. 1 i 2 (Jahrbuch 1927 i 1928) v. W. Georgii.
6. Der 10 Rhön — Segelflug — Wettbewerb auf d. Wasserkuppe i. Rh. 1929 v. W. Georgii Z. F. M. 1930, zeszyt 4.
7. W. Georgii Flugmeteorologie.
(Z. F. M. skrót: Zeitschrift für Flugtechnik u. Motorluftschiffahrt).

4. Résumé.

Sumując powyższe, stwierdzić musimy, że lot żaglowy w prądzie wstępującym z powodu góry opanowaliśmy ostatecznie. Kilkunasto- i kilkudziesięcio-minutowe loty żaglowe, już nie jednego, starego i doświadczonego, ale kilku młodych pilotów, stały się na wyprawie zjawiskiem codziennem.

Na dwóch szybowcach szkolnych o wydłużeniu 1:6! Czas teraz na bardziej rasowe maszyny.

Dotąd trzymamy się jeszcze kurczowo ograniczonego grzbietu Słonnego.

Trzeba pomyśleć o przelotach wpierw jeszcze na sąsiednie grzbiety, za terenem, później uniezależnić się od ziemi i w Cumulusy! A wtedy dopiero dorównamy Niemcom.

Tylko spieszmy się, bo nasi sąsiedzi nie ustają na chwilę!

Adam Nowotny.

POMOC SPOŁECZNA DLA KLUBÓW W ROKU 1930/31

W bieżącym roku budżetowym sport lotniczy ma zapewnioną pomoc od: Ministerstwa Komunkacji, M.S. Wojsk., L. O. P. P., Państw. Urzędu P. W. i W. F. oraz Banku Polskiego (5 tys. zł.). Jest to pomoc główna, na której rozdział ma wpływ Komisja Lotnictwa Sportowego, układająca program sportu lotniczego. Prócz niej Kluby mogą otrzymać subwencje od instytucyj i władz lokalnych (samorządów) oraz poszczególnych osób. Rok ubiegły wykazał jednak, że pomoc ta stanowi zaledwie niecały 1% ogólnego funduszu lotnictwa sportowego tak, że faktycznie całą pomoc społeczną obejmuje budżet, układany przez K. L. S.

W ub. mies. K.L.S. ustaliła ostatecznie ten budżet oraz warunki, na jakich Kluby będą mogły korzystać z funduszów, któremi dysponuje Komisja. Budżet nie został jeszcze zatwierdzony przez Pana Ministra Komunikacji, toteż ograniczymy się do podania ogólnego podziału pomocy społecznej wg. potrzeb, bez wymieniania poszczególnych pozycyj budżetowych. Nie wpłynie to, zresztą, na zmniejszenie przejrzystości obrazu.

Pomoc udzielana będzie: a) na cele specjalne, mające ogólne znaczenie dla lotnictwa sportowego i b) na cele związane z normalną działalnością klubów.

Wydatki pierwszej grupy przeznaczone są na: sfinansowanie Centrum p. w. lotn. w Łodzi, zakup sprzętu specjalnego i wyekwipowania raidowego, oraz subwencje na szybownictwo (25 tys.) i sport balonowy (5 tys.).

Bezpośrednia pomoc Klubom obejmuje:

1) subwencje godzinowe za loty, w wysokości 85 zł. za godz., przy maksymalnej ilości godzin subwencjonowanych — 2 tys. dla wszystkich klubów (w ub. r. Kluby wylatały godzin 3.278);

2) 10 samolotów szkolnych Hanriot XXVIII z silnikami Rhone 80 KM;

3) 3—5 awjonetek RWD 2 bądź RWD 4, stanowiących polską ekipę w raidzie międzynarodowym;

4) 11 silników o mocy 85—95 KM (do awjonetek).

Pozatem istnieje możliwość uzyskania pewnej, niedającej się jeszcze ustalić ilości paliwa i smarów.

Awjonetki RWD przekazane będą Klubom po zakończeniu raidu (w połowie sierpnia). Ilość ich zależy od tego, czy wszystkie wyjdą z zawodów szczęśliwie. W każdym razie będą one znacznie zużyte (silniki).

Wymienione płatowce i silniki otrzymają Kluby na własność. Innych samolotów państwowych użytkować nie będą. Oddawane dotychczas do dyspozycji klubów wojskowe Hanrioty na cele szkolne i treningowe wróciły już do właściciela. Zamiana płatowców i silników zużytych oraz remonty bezpłatne — ustały.

Silnik (względnie 2) bedzie mógł Klub otrzymać tylko wtedy, gdy zamówi na własny koszt płatowiec, zadatkując go conajmniej w 30%, przyczem zamówiona awjonetka musi być „o sprawdzonych lub zbadanych walorach“ i nie służyć do eksperymentacji.

Rada Klubów dokonała, w myśl wskazań K. L. S., podziału wymienionych pomocy. Na 1 klub przypada średnio: 1 Hanriot, 1 silnik, ½ awjonetki i około 17 tys. zł. subwencyj (200 godzin lotu).

W roku ubiegłym kluby użytkowały średnio po 3 Hanrioty, wymieniane w razie cięższego uszkodzenia na nowe, lub bezpłatnie remontowane (obecnie wszelkie remonty pokrywa klub), otrzymywały bezpłatnie paliwo (benzyna i rycyna), a suma subwencyj wyniosła średnio około 22 tys. zł.

Sytuację polepsza w pewnym stopniu okoliczność, że w roku bieżącym został przekazany klubom przez L. O. P. P. szereg płatowców (około 10) do celów propagandowych. Kluby otrzymały, mianowicie, samoloty od Ligi z warunkiem wykonywania na rzecz L. O. P. P. propagandy płatowcowej, określanej zwykle w umowie pewną ryczałtową ilością godzin lotu. Samoloty te powiększają tabor klubów.

L. O. P. P. przez przekazanie Klubom swych płatowców bardzo wydatnie zwiększyła ich działalność w roku bieżącym.

ZAGADNIENIE PRZYSPOSOBIENIA WOJSKOWEGO W LOTNICTWIE

Z chwilą wejścia klubów na drogę normalnego rozwoju, zagadnienie organizacji przysposobienia wojskowego lotniczego stało się u nas kwestją dojrzałą, o pierwszorzędnej doniosłości. Od jego właściwego rozwiązania zależy bowiem rozpiętość działalności klubów i wogóle cały program lotnictwa sportowego.

Dotychczas zagadnienie to, przynajmniej w literaturze fachowej, było mało rozważane, a próby ujęcia p. w. lotn. w instrukcje i regulaminy nie powiodły się głównie wskutek trudności przewidywania, w jakim kierunku i jak szeroko pójdzie rozwój prac klubów.

Obecnie mamy do zanotowania pierwszy w naszej literaturze fachowej projekt zorganizowania przysposobienia wojskowego w lotnictwie. Jest nim praca pułk. dypl. pil. w st. sp. S. Abżółtowskiego p. t. „Zagadnienie przysposobienia wojskowego w lotnictwie", zamieszczona w zeszycie I/1930 wojskowego miesięcznika „Bellona"

Autor, który doniedawna był d-cą 3 p. lotn., należy do wybitnych fachowców. Znany nam jest ze swej książki „Lotnictwo w wojnie współczesnej" i szeregu artykułów, zamieszczanych w „Przeglądzie Lotniczym" i „Locie Polskim".

Na 26-ciu stronicach przedstawia nam podział p. w. lotn., omawiając szczegółowo każdą grupę; rozważa p. w. lotn. zagranicą, zastanawia się nad kwestją rezerw personalnych i daje wreszcie konkretny projekt organizacji p. w. lotn., oparty na istniejących organizacjach społecznych. Współpraca L. O. P. P. w p. w. lotn. uwzględniona jest szeroko i potraktowana szczegółowo. Znacznie słabiej uwydatnione zostały zadania klubów, których niedocenianie wypłynęło — jak sądzimy — z braku danych o celach, działalności i zamierzeniach tych organizacyj. Autor rozporządzał w trakcie pisania swego studjum materjałem z r. 1928. Gdyby brał pod uwagę działalność przeszłoroczną i podstawy, na jakich opierała się współpraca klubów z wojskiem w tym czasie, byłby niewątpliwie przypisał klubom w dziedzinie p. w. lotn. rolę znacznie większą i, zapewne, bardziej bezpośrednią i samodzielną. Ten brak domaga się uzupełnienia. Mamy też nadzieję, że pan Pułkownik, zapoznawszy się z owocami działalności naszych klubów, będzie chciał swoje studjum w tym duchu uzupełnić.

Główne swoje wywody sprowadza autor do następującego, naczelnego wniosku: „Dobrych specjalistów lotnictwa, latających i nielatających, można wyrobić tylko przez łączenie przysposobienia wojskowego (2 lata) z doskonaleniem w szeregach (1 rok)".

„Należy przełożyć cały ciężar prac przygotowawczych, które gdzieindziej stanowią istotę całorocznej służby oddziału, na barki przysposobienia wojskowego. Lotnictwo wojskowe przy dwuletniej służbie nie może być szkołą elementarną, lecz wyższą, doskonalącą gotowy już personel".

Ciężar ten powierzyłby autor Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która już obecnie prowadzi szkoły lotnicze i odniedawna zajęła się sprawą przygotowywania obrony przeciwlotniczej. Z L. O. P. P. współdziałałyby Kluby akademickie, pilotów rezerwy i inne.

„Udział wojska w szkoleniu mechaników wyraziłby się przez: 1) ustalenie programu szkolenia, 2) płacenie pewnej określonej kwoty za każdego dyplomowanego mechanika, wcielonego po ukończeniu szkoły do wojska.

„Otrzymując ze szkół Ligi cały roczny kontyngens mechaników płatowcowych i silnikowych, wojsko może zwinąć klasę obsługi lotniczej w pułkowych szkołach podoficerów rezerwy, która obecnie pochłania najwięcej ludzi i pieniędzy. Możnaby też zwinąć lub zmniejszyć Centralną Szkołę Mechaników."

Współpracę wojska z Ligą w szkoleniu pilotów autor oparłby na zasadach podobnych, t. j. również na ustaleniu wymagań ilościowych i jakościowych oraz wypłacaniu pewnego ekwiwalentu za wykonaną pracę.

„Największą pozycję rozchodową szkoły pilotów stanowią samoloty i materjały pędne. Dając je szkole ze swych zapasów, wojsko pokryłoby znaczną część swego zobowiązania. Pozostałą część mogłoby spłacić przez odkomenderowanie do szkoły personelu instruktorskiego.

„W ten sposób wojsko osiąga następujące korzyści:

— odświeża swe zapasy samolotów, pozbywa się systemów przestarzałych, które do szkół pilotów właśnie nadają się, podtrzymuje przemysł lotniczy przez zwiększenie zamówień;

— zwiększa kadrę zawodową, zwiększa swą gotowość bojową, zatrudnia więcej pilotów poborowych i przez to zwiększa i polepsza rezerwę personelu latającego.

„Szkoła pilotów, jako instytucja krzewiąca w społeczeństwie najszlachetniejszy sport, którego stopień rozwoju jest miernikiem tężyzny narodu, powinna znaleźć jaknajszersze poparcie w Państwowym Urzędzie W. F. i P. W."

Dalej p. pułk. Abżółtowski omawia przygotowanie p. w. w dziedzinie obrony przeciwlotniczej, która mniej nas interesuje, oraz rezerwy personalne, polemizując z wywodami „Przeglądu Lotniczego".

Na zakończenie mamy „Program pracy lotniczego przysposobienia wojskowego" i „Schemat współpracy z L. O. P. P.", cokolwiek zabardzo — naszem zdaniem — skomplikowany.

Jak więc z tego pobieżnego przeglądu wnioskujemy, praca p. pułk. Abżółtowskiego jest ze wszech miar interesująca i, wobec ostatnich rozważań na temat zadań Klubów, bardzo aktualna.

Wiele tez autora pokrywa się z dążeniami naszych Klubów, a pod ostatniem zdaniem artykułu: „Zagadnienie lotniczego przysposobienia wojskowego dojrzało dziś do rozstrzygnięcia" — moglibyśmy się wszyscy podpisać.

PANIE DYSTANSUJĄ...

W ostatnich czasach wzmógł się wydatnie ruch sportowo-lotniczy wśród kobiet. Niema tygodnia, w którymby kroniki lotnicze nie zanotowały ciekawego wyczynu pilotki. I w niniejszym numerze znajdziemy kilka nazwisk. Księżna Bedford przeleciała 30 tys. km. W zawodach właścicieli prywatnych maszyn pierwsze miejsce zdobyła miss Spooner. Panie: Smith i Fusbahn ustanowiły światowe rekordy wysokości, przyczem p. Fusbahn pobiła o 610 m. rekord por. Żwirki.

Nasze panie - pilotki, Olszewska i Sikorzanka, rozpoczęły szkolenie na szybowcach. Płatowce im nie wystarczają.

Panie dystansują...

SZKOLENIE PILOTÓW-TURYSTÓW W CZECHOSŁOWACJI

Idea rozpowszechnienia lotnictwa w myśl hasła „Lotnictwo dla wszystkich", nad którą w Czechosłowacji pracuje zgranie rząd, aerokluby i liga lotnicza imienia prezydenta Masaryka, skierowała uwagę czynników miarodajnych na potrzebę szkolenia pilotów na wyższą skalę.

Dotychczasowa największa szkoła, wypuszczająca pilotów wojskowych, znajdująca się w Prostejowie, oraz kursy pilotażu organizowane przez aerokluby i oddziały Ligi nie są w stanie wyszkolić dostatecznej liczby pilotów. Rozwój lotnictwa powoduje stale coraz większe spopularyzowanie latania i wciąga coraz szersze warstwy obywateli. Coraz więcej osób cywilnych pragnie korzystać z lotnictwa sportowego.

Rozumiejąc tę potrzebę, Ministerstwo robót publicznych, do którego należy w Czechosłowacji lotnictwo cywilne, przeznaczyło w swym budżecie pół miljona koron na założenie powszechnej szkoły pilotów, która ułatwiłaby wszystkim obywatelom, dążącym do praktycznego opanowania lotnictwa, zajęcie się sportem lotniczym.

Po dłuższych dyskusjach postanowiono utworzyć „Związek dla założenia i prowadzenia powszechnej szkoły pilotów". Celem związku jest stworzenie centralnej szkoły lotniczej, a w razie potrzeby i jej oddziałów. Szkoła ma wydawać dyplomy pilotów turystycznych.

Program pracy Związku nie ogranicza się wyłącznie do szkolenia w teorji i praktyce, lecz przewiduje również ułatwienie stałego treningu wyszkolonym pilotom, którzy nie mają innych możliwości latania.

Szkoła ma wydawać wszelkie niezbędne podręczniki oraz organizować specjalne wyższe kursy dla dalszego szkolenia. Środki materjalne uzyskuje z opłat pobieranych od uczniów i trenujących pilotów, oraz subwencyj i darowizn państwowych, związkowych i prywatnych, a także z opłat członkowskich i dochodów własnych.

Członkami Związku są: Aeroklub Republiki Czechosłowackiej, Liga Lotnicza Masaryka i Związek Pilotów. Pozatem członkami mogą stać się wszelkie stowarzyszenia mające na celu propagowanie i popieranie lotnictwa, które zostaną przyjęte przez walne zgromadzenie Związku.

W kuratorjum szkoły zastrzeżony jest udział przedstawicieli ministerstwa robót publicznych i obrony narodowej.

Szkolenie ma rozpocząć się w ciągu bieżącego sezonu na samolotach Smolik 218 i Aero 34 z silnikami Walter-Vega.

Program wyszkolenia zawiera nauczanie teoretyczne i praktyczne. Kurs teoretyczny obejmuje szerszy zasób wiadomości, niż przewidywane przez przepisy międzynarodowe minimum dla uzyskania dyplomu pilota turysty. Kurs daje wiadomości w zakresie przewidzianym przez wspomniane przepisy dla pilotów komunikacyjnych, a to w celu podniesienia poziomu wiadomości pilotów - turystów.

Sposób nauczania teoretycznego jest taki, że ukończenie kursu wymaga od ucznia minimalnego oderwania się od jego normalnych zajęć zawodowych. Rozpoczyna on studja sam, stosując się do dysponowanego czasu, a szkoła mu w tych studjach pomaga, dając wskazówki i wyjaśniając powstałe wątpliwości.

Uczniowie, którzy zgłoszą się do szkoły, otrzymają po zapisie wszelkie pomoce naukowe, traktujące poszczególne przedmioty. Po upływie pewnego czasu, kiedy i ci uczniowie, którzy z przedmiotami takiemi nie byli zupełnie obznajmieni, opanują je w podstawowych zarysach, ma być urządzony cykl wykładów, który poświęcony będzie przedewszystkiem dla tych, którzy z zagadnieniami lotniczemi spotkali się po raz pierwszy. Po ukończeniu cyklu wykładów uczniowie będą mieli znowu dostateczną ilość czasu dla dalszych studjów i na przygotowanie się do egzaminu teoretycznego.

Egzamin teoretyczny ma na celu wykazanie, że uczeń opanował conajmniej tyle z wyszczególnionych przedmiotów, ile jest koniecznem dla pomyślnego wyszkolenia praktycznego przez wzgląd na bezpieczeństwo ucznia i ciągłość prac szkoły.

Wyszkolenie praktyczne obejmuje:

A) Loty dwusterowe według szczegółowego programu; mają one na celu przyzwyczajenie ucznia do orjentacji w powietrzu i opanowywania zmysłów. Ćwiczy się lot poziomy, wznoszenie się, ślizgi, wiraże od 90° do 180°. Uczeń ma śledzić postępowanie instruktora i zrozumieć przyczyny jego ruchów,

B) Ćwiczenia startu i lądowania z instruktorem,

C) Pokaz błędnych manewrów,

D) Rundy z instruktorem,

E) Loty samodzielne i przygotowanie do egzaminu na pilota-turystę.

Program wyszkolenia praktycznego został ustalony na podstawie doświadczenia następująco:

Rodzaj lotów wymienionych wyżej	Czas trwania 1 lotu min.	Wysokość metrów	Maks. ilość lotów	Ogółem minut
A	10	300 — 500	10	100
B	5	150 — 200	60	300
C	20	500 — 600	2	40
D	5	200 — 300	40	200
E	15	400 —1000	30	450

Ogółem 142 loty w czasie 18 godzin 30 min.

Pierwszeństwo przy przyjęciu do szkoły mają kandydaci z wykształceniem wyższem lub średniem, oraz ci, którzy wykażą się pracą na polu sportowem, przyczem kandydaci uiszczający całkowitą opłatę mają pierwszeństwo przed korzystającymi z ulg.

Opłaty są następujące:

a) wpisowe oraz należność za kurs teoretyczny 450 koron czeskich,

b) opłata za wyszkolenie praktyczne w minimalnym zakresie (według podanego programu) — 16.000 k. cz.

c) opłata za egzamin i związane z nim koszty 1500 koron.

Uczeń winien ubezpieczyć się na wypadek śmierci na sumę 40.000 koron, na wypadek kalectwa na 80.000 koron, oraz na wypadek czasowej niezdolności na sumę 20 koron dziennie.

W wypadku, gdy uczeń wykaże tak małe zdolności, iż sam zrezygnuje ze szkolenia, zostanie mu zwrócona suma przypadająca za niewykorzystane wyszkolenie praktyczne, jednak w wysokości nieprzekraczającej 70% sumy całkowitej. Jeżeli po ukończeniu wyszkolenia praktycznego uczeń nie będzie jeszcze przygotowany do egzaminu, to może część wyszkolenia powtórzyć za opła-

tą dodatkową, obliczoną proporcjonalnie do czasu trwania wyszkolenia uzupełniającego.

Ulgi w opłatach mogą być przyznawane uczniom niezamożnym w tym wypadku, jeśli wyszkolenie danego kandydata przyniosłoby korzyść lotnictwu czeskosłowackiemu. Przewidziane są zniżki bardzo znaczne, redukujące opłatę do ¼.

Cudzoziemcy wnoszą opłaty wyższe, przyczem obniżenie tych opłat do poziomu normalnego może mieć miejsce tylko w tym wypadku, jeśli petent wykaże się zakupieniem samolotu produkcji czeskosłowackiej bezpośrednio od producenta.

Widzimy więc, że Czesi zorganizowali u siebie szkolenie pilotów - turystów podobnie jak my, centralizując je. Oparli jednak byt swojej „szkoły powszechnej" na podstawach znacznie szerszych.. Gdy u nas zwraca się baczną uwagę na stosunek kandydata do służby wojskowej oraz pełną kwalifikację zdrowia, Czesi uważają te względy za podrzędne, wysuwają natomiast na czoło żądań dość znaczne opłaty.

Następnie spostrzegamy, że przewidziano, wzorem angielskiej National Flying Services, dalszą pomoc wyszkolonemu pilotowi. Program wyszkolenia praktycznego jest w porównaniu z naszym, stosowanym w klubach w r. z., szczuplejszy. Wymaga się obowiązkowego ubezpieczenia, co jest rzeczą słuszną i winno być u nas stosowane. Pozatem nic nowego, nic imponującego. Jesteśmy pod względem organizacji sportu lotniczego w stosunku do naszego sąsiada z południa conajmniej na poziomie.

NA SZYBOWCU PONAD AMERYKĄ

Stany Zjednoczone interesują się coraz to bardziej lotnictwem bezmotorowem.

W Roosevelt Field, lotnisku Nowego Jorku, kadry młodych pilotów szkolą się na szybowcach, ciągnionych przez samochód, z którego jednocześnie instruktor przesyła swe uwagi i wskazówki uczniowi drogą telefoniczną.

Wielką reklamą dla tego typu lotów stał się ostatnio przelot pilota kpt. Hawks'a na szybowcu Eaglet, zakończony w Nowym Jorku. Wyruszywszy 30 marca z San-Diego (Kalifornja), Hawks przebył cały kontynent Amerykański w etapach 450 — 700 km. dziennie, ciągniony płatowcem „Waco", pilotowanym przez Jernigina. 58 wielkich miast amerykańskich zostało odwiedzonych przez dzielnego pioniera nowej metody szybowniczej. Hawks był połączony telefonicznie z pilotem płatowca pociągowego, pozatem zaś posiadał stację radjową. Szybowiec został skarosowany jako „conduite intèrieure", jednak umożliwione było zrzucenie całej przedniej części okapotowania celem ewentualnego skoku ze spadochronem. W Europie, poza jedną próbą w Niemczech, narazie w dziedzinie „pociągów" lotniczych cicho.



Kpt. Hawks na szybowcu ciągnionym przez samolot.

CENTRUM PRZYSPOSOB. WOJSK. LOTNICZEGO W ŁODZI

W dn. 20 maja r.b. rozpoczęło swą działalność Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Łodzi (dotąd zwaliśmy je Szkołą Pilotażu Sportowego).

Centrum, jak wiemy, przejęło szkolenie pilotów — turystów, które w r. ub. odbywało się w Klubach.

W r. b. szkolić się będzie 50 osób zgłoszonych przez Kluby, w czem ma być 30 akademików i 20 nieakademików. Szkolenie odbywać się będzie w dwóch turnusach po 25 osób. Drugi turnus rozpocznie się 20.VI. Oba trwać będą po 2 i ½ miesiąca.

Na pierwszy turnus przyjęci zostali kandydaci następujących klubów: Łódzkiego — 10, Śląskiego — 4, Warszawskiego i Lubelskiego — po 3, Poznańskiego — 2, oraz Krakowskiego, Lwowskiego i Wileńskiego — po 1. Pierwszy turnus przeznaczony jest głównie dla nieakademików.

Od kandydatów wymagane są: wiek przedpoborowy lub korzystanie z odroczenia, kwalifikacja zdrowia bez zastrzeżeń, gotowość wcześniejszego rozpoczęcia służby wojskowej. Kandydaci płacą 100 zł. jednorazowo, przyczem połowa tej sumy będzie zwracana z chwilą całkowitego ukończenia szkolenia.

Kandydaci spełniający te warunki stanowią t. zw. „kontyngens P. W." W wypadkach wyjątkowych do kontyngensu mogą być zaliczeni kandydaci zakwalifikowani przez C. B. L. L. na pilotów sportowych (kwalifikacja z zastrzeżeniem). Wyjątki te będą dopuszczalne tylko w stosunku do kandydatów, o których wystąpi Klub imiennie, przez wystosowanie specjalnego, umotywowanego podania do K. L. S., zaopatrzonego w opinję Prezydjum Rady Klubów. Komisja ma tu na myśli tylko kandydatów, którzy ze względu na swój zawód (np. technik lotniczy), sportowe wyczyny lub zasługi dla Klubu, na taki wyjątek zasługują.

Do dn. 1.VI. uczniowie będą mieszkać w mieście w koszarach i będą przewożeni na lotnisko codziennie rano i popołudniu samochodem. Od czerwca wszyscy zostaną pomieszczeni na lotnisku w budującym się specjalnie na ten cel baraku.

PRZED MIĘDZYNARODOWYM RAIDEM AWJONETEK

Ostateczny termin zgłoszeń na II-gi międzynarodowy raid awjonetek, który — jak wiemy — organizuje w r. b. Aeroklub Niemiec w dn. 20 lipca — 7 sierpnia minął 15 maja.

Do zawodów zgłoszono początkowo 74 płatowce, w tem było 16 polskich. W ostatnim dniu zgłoszeń liczba maszyn dosięgła 99, przyczem odpadły 2 awjonetki polskie, które wycofał Lubelski Klub Lotniczy. Według państw lista zgłoszeń przedstawia się następująco: Najwięcej maszyn wysyłają Niemcy — 47, następnie Francja — 16, dalej Polska — 14, Hiszpanja — 10, Anglja — 8 i Szwajcarja — 4. Czesi udziału nie wezmą.

Niemcy wysyłają po kilka awjonetek B F W M 23c, Klemm L 25, Junkers-Junior, Phoenix-Meteor, Arado. Są one przeważnie z silnikami Argus. Wśród zgłaszających figurują wytwórnie, kluby i poszczególne osoby, z których jedna lecieć będzie an angielskim Moth'cie. Między zgłoszonymi pilotami spotykamy zwycięzcę przeszłorocznego konkursu, Morzika, oraz Lussera.

Francję reprezentować mają awjonetki typów najróżniejszych: Albert, Caudron, Devoitine, Farman etc. Zgłaszają przeważnie prywatni właściciele. Pod barwami francuskiemi mają pozatem startować: 1 Belg i 1 Jugosłowianin. Z pośród znanych pilotów biorą udział: M. Finat, Delmotte, Arrachat, Albert.

Wielka Brytanja wysyła swoje Moth'y i Avian'y. Spotkamy się znowu z Broad'em i lady Bailey.

O innych ekipach brak jeszcze wieści. Udział Polski przedstawia poniższa tabela.

Zgłaszający	Pilot	Pasażer	Awjonetka	Silnik	Kat. aw.
Aeroklub R.P. (oficj. ekipa)	Muślewski J.	Dotąd niewyznaczeni	R W D 2	Salmson 40 MK	II
„ „ „ „	Więckowski E.		R W D 2	„	„
„ „ „ „	Płonczyński St.		R W D 2	„	„
„ „ „ „	Bajan J.		R W D 4	Cirrus-Hermes105/115MK	I
„ „ „ „	Żwirko Fr.		R W D 4	„	„
„ „ „ „	Karpiński T.		R W D 4	„	„
Podlaska Wytw. Samol.	Dudziński P.	Wojciechowski	P W S 8	Walter 85 MK	„
„ „ „	Babiński Zb.	Karpiński A.	P W S 50	Cirus Mark III 85 MK	„
„ „ „	Lewoniewski J.	Cywiński St.	P W S 51	Genet 80 MK	„
„ „ „	Rutkowski F.	Pęczalski M.	P W S 52	Gipsy 85 MK	„
Państw. Zakł. Lotnicze	Gedgowd I.	Kozłowski W.	P Z L 5	„	„
„ „ „	Orliński B.	Balcerzak M.	P Z L 5	„	„
Kom. Woj. L.O.P.P. Kraków	Działowski S.	Maciejowski	D K D 5	Cirus Mark III 85/MK	„
Aeroklub Akadem. Kraków	Dr. Piotrowski	Sido J.	S 1	Cirus 85/MK	„

Trasa lotu okrężnego, prowadząca przez terytorja ośmiu państw, ulegnie zmianie na terenie Hiszpanji. Projektowana pierwotnie trasa: Madryt — Sevilla — Albacette — Barcelona przedstawia zbyt duże niebezpieczeństwo na wypadek przymusowego lądowania. Obrano więc nowy kierunek: Madryt — Sewilla — Madryt (powtórnie) — Alcaniz — Barcelona.

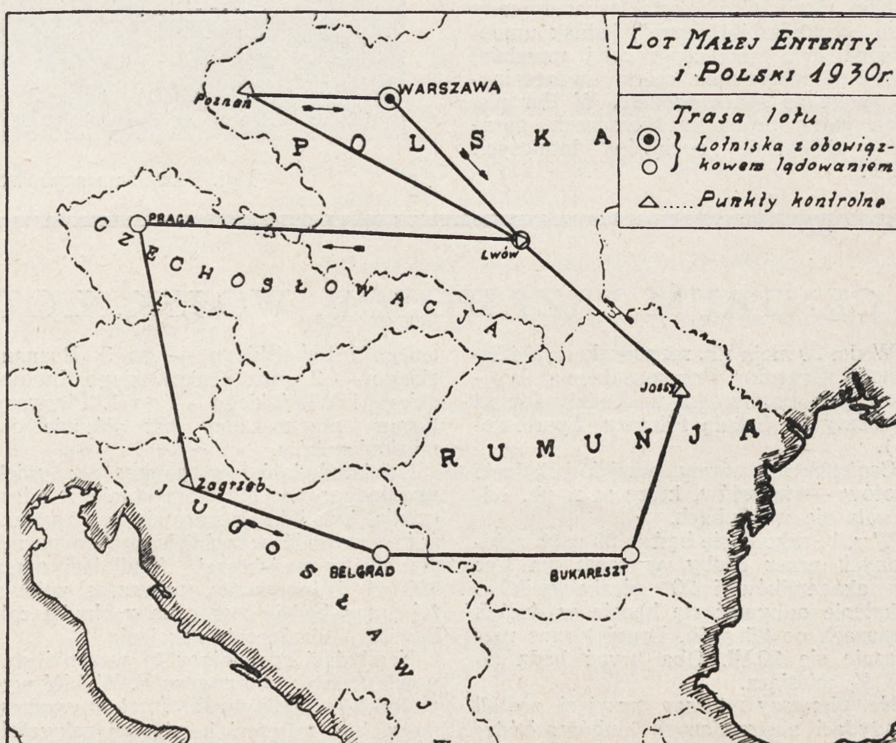
A. R. P. wydał polskie tłumaczenie regulaminu zawodów. W pierwszych dniach czerwca ukaże się szczegółowa instrukcja do regulaminu, którą A .R. P. prześle uczestnikom zawodów oraz Klubom.

„LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI 1930“

Tegoroczny „Lot południowo - zachodniej Polski", który organizuje Aeroklub Akademicki w Krakowie, odbędzie się 17 sierpnia, w niedzielę. Nosić on będzie charakter turystyczny, z uwzględnieniem szybkości na jednym odcinku, mianowicie Częstochowa — Katowice. Punktowana będzie głównie regularność lotu. Trasa lotu wyniesie około 240 km., przyczem obowiązywać będzie lądowanie w Częstochowie, Katowicach, Nowym Targu i Krakowie.

Regulamin zawodów będzie ogłoszony w 1-szym numerze Skrzydlatej Polski.

TRASA TEGOROCZNEGO „LOTU MAŁEJ ENTENTY I POLSKI“



KRONIKA POLSKA

SPORT

Próba pobicia rekordu. W ubiegłym miesiącu członek Lubelskiego Klubu Lotniczego, p. Władysław Szulczewski, podjął próbę pobicia światowego rekordu lotu w obwodzie zamkniętym. Lot miał odbywać się na trasie między Dęblinem a Lublinem, przyczem start — ze względu na wielkie obciążenie samolotu — miał odbyć się w Dęblinie. Do lotu p. Szulczewski użył samolotu sportowego „Pta-Pta", będącego własnością Klubu. W dniu wyznaczonym na rozpoczęcie lotu, popołudniu, stacje meteorologiczne sygnalizowały cały szereg burz, przeciągających nad trasą, wskutek czego start odłożono do wczesnego rana dnia następnego. Nazajutrz, o g. 3.30, przy b. słabym wietrze poł.-wschodnim, p. Szulczewski rozpoczął start. Maszyna, obciążona 360 kg. benzyny, nie mogła na pełnych obrotach silnika uzyskać dostatecznej szybkości i wyrwana przez pilota przed końcem lotniska, uniosła się zaledwie na 2 — 3 metry nad ziemią. Usiłując wyminąć drzewa, rosnące w pobliżu, pilot zawadził skrzydłem o ziemię, poczem nastąpił kapotaż, na szczęście bez złych następstw dla osoby p. Szulczewskiego, który z wypadku wyszedł cało.

Nie negując bynajmniej zdolności i doświadczenia tak dobrego pilota, jakim jest p. Szulczewski, krytycznie odnieść się musimy do przygotowania lotu. Próba pobicia rekordu winna być, naszem zdaniem, poprzedzona nietylko treningiem pilota, który niewątpliwie p. Szulczewski odbył, ale również, a może nawet przedewszystkiem, dokładnem ustaleniem, jaki ciężar może dany samolot udźwignąć. Należałoby pozatem odbyć start w bardziej sprzyjających warunkach, a mianowicie przy silniejszym wietrze, co znacznie skróciłoby go.

Miejmy nadzieję, że niepowodzenie, z powodu którego serdecznie z p. Szulczewskim i klubem współczujemy, nie odwiedzie go od ponowienia próby, tym razem — co daj Boże — udatnej.

Rewizyta Klubów Czechosłowacji. Polskie kluby lotnicze otrzymały od Morawskiego Aeroklubu w Brnie zaproszenie do wzięcia udziału w wielkiem święcie lotniczem, organizowanem w Brnie w dn. 25 maja przy udziale wszystkich klubów Czechosłowacji.

Chcąc rewizytować czeskie lotnictwo sportowe, które już dwukrotnie mieliśmy szczęście gościć u siebie, Aerokluby Akademickie: Warszawski i Krakowski wysyłają cztery samoloty sportowe polskiej konstrukcji. Pozatem leci łącznikówka P. Z. L. 2 konstr. inż. Kota i Dąbrowskiego.

Ekipa warszawska składać się będzie z pp.: kpt. pil. Halewskiego i dyr. W. Berezy na RWD 3, inż. pil. Rogalskiego i A. Kocjana na RWD 2 oraz kpt. pil. Z. Babińkiego i St. Iwanowskiego na JD2. Z Krakowa poleci dr. K. Piotrowski na DKD 4. Obsadę PZL 2 stanowić będą kpt. pil. B. Orliński i inż. pil. J. Weber, wicedyrektor Państw. Zakł. Lotn.

Ekipa warszawska wylatuje 23 maja popołudniu do Krakowa, na drugi zaś dzień leci dalej do Brna. Powrót przewidziany jest 26 maja wieczorem.

Polskie balony na zawodach w Münster. 15 czerwca odbędą się w Münster zawody balonów wolnych, na które zgłaszać mogą poszczególne państwa po 3 balony.

Polska weźmie również udział w tych zawodach.

Szósty posiadacz samolotu do prywatnego użytku. Szczupłe grono osób posiadających własne samoloty powiększył w ub. mies. członek A. A. W., p. Witold Rychter, nabywając za gromadzone oddawna na ten cel oszczędności z urzędniczej pensji awjonetkę JD 2 od Sekcji Lotniczej Stud. Polit. Warsz.

Inż. Rychter należy do elity sportsmanów motorowych. Od wczesnych lat uczestniczy w zawodach automobilowych i motocyklowych, zdobywając wielokrotnie mistrzostwa Polski.

Idąc z postępem, sięga obecnie po laury pilota.

Nowy członek Komisji Lotnictwa Sportowego. Jak wiemy, w skład K. L. S. oprócz wirilistów może wchodzić trzech członków z kooptacji. Komisja skorzystała w ubiegłym miesiącu z tego prawa, kooptując do swego grona p. prof. Tadeusza Pruszkowskiego. Wobec tego, że regulamin K. L. S. zabrania kooptowania do Komisji delegatów klubów, p. prof. Pruszkowski zrzekł się godności wiceprezesa Rady Klubów.



Trójsilnikowy Fokker F VII zbudowany w Zakładach Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Samoloty tego typu użyte będą na linji Bukareszt-Warszawa.

KOMUNIKACJA

Komunikacja z Bukaresztem. W końcu kwietnia udała się do Bukaresztu polska delegacja lotnicza, celem omówienia ostatecznych szczegółów komunikacji Warszawa — Bukareszt.

W skład delegacji weszli: z ramienia Ministerstwa Komunikacji p. inż. W. Szaniawski, zaś z L. L. Lot dyr. inż. W. Makowski, radca prawny dr. H. Górecki, oraz szef oddziału linij lotniczych w Katowicach, p. H. Jakubowski.

Mocą umowy (upoważnienia), podpisanej na rok 1930, L. L. Lot podejmują trzy razy w tygodniu komunikację na linji Warszawa — Bukareszt z międzylądowaniami we Lwowie, Czerniowcach i Galaczu.

Użyte zostaną płatowce komunikacyjne Fokker F VII, trójmotorowe, budowane w zakładach Plage i Laśkiewicz w Lublinie, z motorami Wright 220 KM, produkowanemi z licencji przez Polskie Zakłady Skody.

Na takimże płatowcu delegacja polska odbyła podróż bezpośrednią z Bukaresztu do Warszawy w ciągu 6-ciu godzin.

W umowie zastrzeżono prawo przelotu na tej samej trasie dla płatowców rumuńskich. Jednakże w tej chwili żadne z towarzystw lotniczych rumuńskich tego szlaku eksploatować nie będzie.

Linja Warszawa — Bukareszt obsługiwana będzie w poniedziałki, środy i piątki w jednym kierunku, zaś z powrotem we wtorki, czwartki i soboty.

W związku z otwarciem komunikacji powyższej, zmienione zostaną połączenia krajowe, a mianowicie:

Z Gdańska samolot będzie odlatywać o g. 6-ej bezpośrednio do Warszawy. W Warszawie postój 8.10 do 8.30, we Lwowie lądowanie 11, odlot 11.30, Czerniowce 13 — 13.30, Galacz 16.10 — 16.30 i wreszcie Bukareszt 17.50. W ten sposób urzeczywistniona zostanie komunikacja między Gdańskiem a Bukaresztem, a w przyszłości i Morzem Czarnem w niespełna 10 godzin efektywnego lotu.

Mocą umowy, rumuńskie lotnictwo komunikacyjne daje L. L. Lot urządzenia lotniskowe, pomieszczenia biurowe i hangary bezpłatnie. Obsługa maszyn i przygotowanie do lotu własne.

Reprezentantem generalnym na całą Rumunję mianowany został p. H. Jakubowski, dotychczasowy szef oddziału L. L. Lot w Katowicach.

Odprawy celne będą uskuteczniane w ten sam sposób, jak na innych linjach zagranicznych, a mianowicie na ostatniem lotnisku krajowem i pierwszem zagranicznem i odwrotnie.

Ceny biletów ustanowione zostaną według dotychczasowo przyjętych norm, to znaczy plus—minus ceny biletów I-ej klasy pociągu pośpiesznego, co przy skróceniu jazdy z 36 godzin do 10 daje ogromną przewagę komunikacji powietrznej.

Chcąc umożliwić ewentualne przesiadania z innych linij krajowych, dyrekcja Lotu zmienia z dniem 1-go czerwca rozkład lotów sieci wewnętrznej, zaś wobec wprowadzenia komunikacji bezpośredniej Gdańsk — Warszawa, Bydgoszcz, otrzyma połączenie z Warszawą bezpośrednie.

Ruch na naszych szlakach powietrznych w marcu. Ze 100%-wem bezpieczeństwem i z wysoką regularnością obsługiwane nasze szlaki powietrzne zdobywają sobie coraz większe ilości pasażerów, poczty i towarów.

W miesiącu marcu w 435 lotach normalnych i dodatkowych, samoloty przewiozły: 811 pasażerów, 2.806 kg. poczty (t. j. około 200.000 listów) i 48,5 ton frachtów (gazet 2.027 kg., towarów 40.733 kg. bagaży 5.712 kg).

Statystyka za kwiecień. W miesiącu kwietniu w lotach normalnych i dodatkowych samoloty przewiozły 1.084 pasażerów, 3.496 kg. poczty i 57.075 kg. towarów (gazety 2.555 kg., bagaż pasażerów 8.255 kg., przesyłki towarowe 46,265 kg.).



Po wylądowaniu w Bukareszcie. Szef rumuńskiego lotnictwa cywilnego gen. Rujinski, min. Mirto, poseł Rzplitej w Bukareszcie min. Szembek, komendant portu bukareszteńskiego Centacuzino-Pascani.

PRZEMYSŁ

Przemysł na Międzynarodowej Wystawie komunikacji i Turystyki w Poznaniu. Udział naszego przemysłu lotniczego w M. W. K. T. zapowiada się wspaniale.

Wszystkie krajowe wytwórnie samolotów zgłosiły swoje maszyny bądź bezpośrednio, bądź też przez Min. Komunikacji.

P. Z. L. wystawia łącznikówkę PZL 2 oraz awjonetkę o typie Moth'a — PZL 5. Pozatem ma być wystawiony ślizgowiec.

Zakłady Plage i Laśkiewicz dają Fokkera F VII 3-motorowego, a także swoje oryginalne konstrukcje: R IX, R X i R XI.

„Samolot" da dwie maszyny: BM4 seryjną i specjalną rajdową. Będą one wystawione przez Min. Komunikacji.

P. W. S. przyśle zwycięzczynię konkursu Min. Kom. na maszynę komunikacyjną — P. W. S. 20, a pozatem PWS 21 bis i dwie awjonetki.

Pierwszy eksport silników lotniczych. Zakłady Skody na Okęciu produkują już seryjnie silniki Wright 220 KM.

Pierwszą serję w ilości 30 sztuk zakupiło lotnictwo komunikacyjne czeskosłowackie.

Z „Samolotu". W Poznaniu został oblatany samolot pościgowy Bartel BM6 z silnikiem Hispano-Suiza 180 KM. Jest to maszyna pościgowa szkolna. W locie wykazała ona bardzo dobre wyniki.

Pozatem jest na ukończeniu awjonetka, zamówiona przez L. O. P. P. Należy spodziewać się prób w locie w początku czerwca. Jest to dwupłat o profilu Göttingen z silnikiem „Genet" 80 MK. Rozpiętość skrzydeł 9,0 m., długość 6,7 m., wysokość 2,85 m. Powierzchnia nośna 23 m². Awjonetka obliczona jest na 2 — 3 pasażerów, w zależności od ilości bagażu.

Fabryka przystępuje do likwidacji działu lotniczego od 1-go stycznia 1931 r.

Personel biura konstrukcyjnego, pracujący w dziale prototypów zostanie zwolniony z dn. 1-go lipca.

P. W. S. Wykańcza czteroosobową maszynę komunikacyjną P. W. S. 21.

W maszynie komunikacyjnej, zakupionej przez Min. Komunikacji (P. W. S. 20) przeprowadza się przeróbki podwozia i kabiny. Maszyna ta ma być wykończona na otwarcie linji Warszawa—Bukareszt; ma wziąć udział w uroczystościach inauguracyjnych tej nowej linji.

Zostały ukończone i oblatane dwie awjonetki z dodatniemi wynikami, pozostałe dwie są na ukończeniu.

Ostatnio przyleciała do Warszawy nowa pościgówka P. W. S. 10 z silnikiem 450 KM L. D. Jest to górnopłat z zastrzałami. Maszyna ta przygotowuje się do wzięcia udziału w konkursie płatowców myśliwskich w Bukareszcie.

Pozatem budowana jest pościgówka szkolno - akrobacyjna P. W. S. 11.

Zakłady Plage i Laśkiewicz. Awjonetka, zamówiona przez L. O. P. P., z silnikiem Genet 80 KM, jest już na ukończeniu. W tej chwili, w związku z

uruchomieniem komunikacji Gdańsk — Bukareszt, dyrekcja zakładów przeprowadza pertraktacje z Rumunami o sprzedaż sześciu samolotów typu Fokker F VII 3-motorowych.

Samoloty te kursowałyby pod barwami rumuńskiemi trzy razy w tygodniu.

P. Z. L. w tej chwili buduje maszynę pościgową P. Z. L. 7 z Jupiterem. Ma ona, wraz z P. Z. L. 1, wziąć udział w zawodach i meetingu, organizowanym 14 września w Bukareszcie.

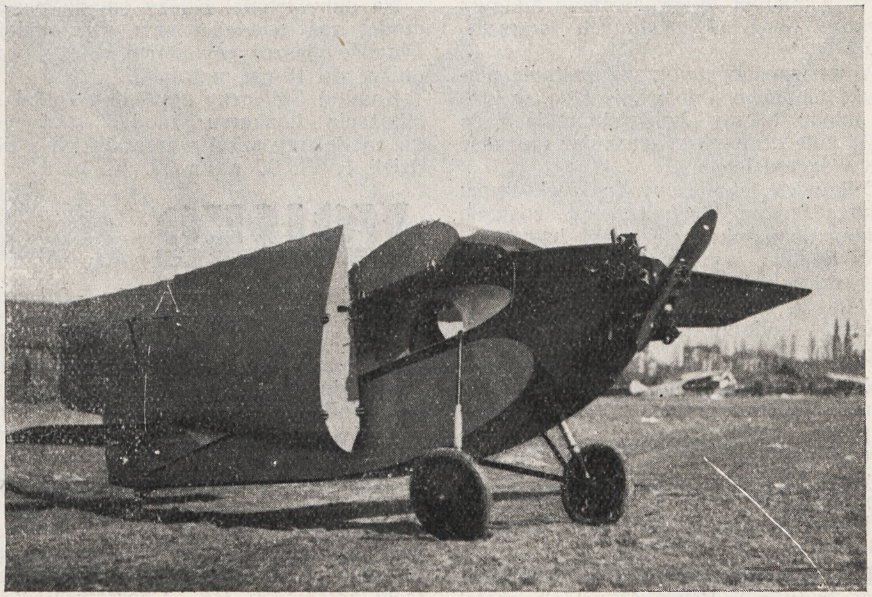
TECHNIKA

RWD3 i RWD4. W ubiegłym miesiącu Warsztaty Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej wykończyły dwa nowe prototypy awjonetek: RWD3 i RWD4.

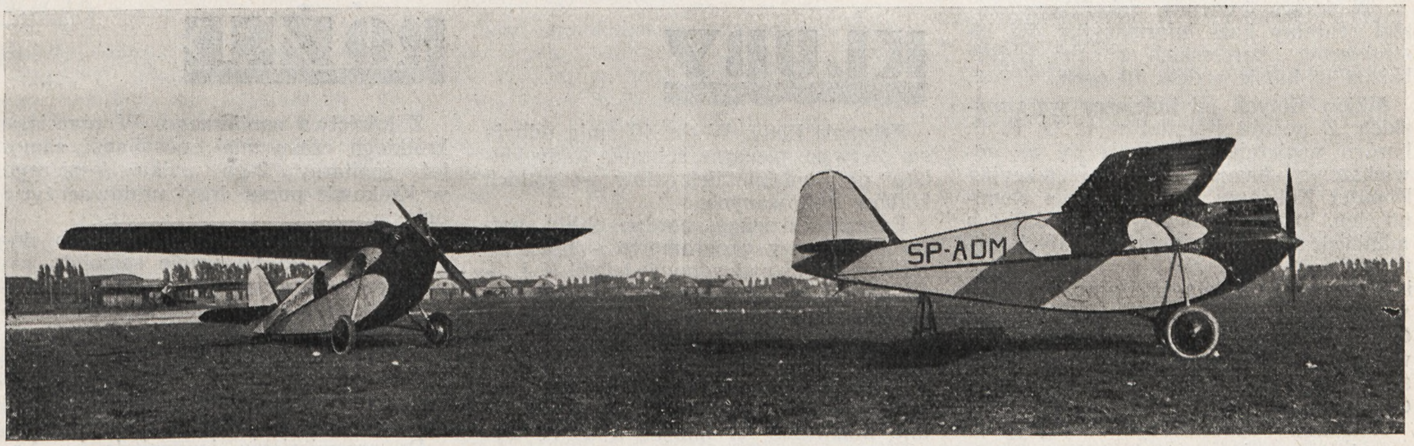
RWD3 z silnikiem Genet 80 KM., ze składanemi skrzydłami, budowana była w dwóch egzemplarzach na zamówienie Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk.

RWD4 jest z silnikiem Cirrus-Hermes 110 — 115 KM. Trzy egzemplarze tego typu wejdą jak wiemy — w skład polskiej ekipy oficjalnej na międzynarodowy raid awjonetek.

Szczegółowy opis powyższych płatowców będzie zamieszczony w 1-ym numerze „Skrzydeł".



RWD 3 ze składanemi skrzydłami. Niżej RWD 4, z silnikiem szeregowym Cirrus-Hermes.



L·O·P·P

Szkoła Obrony Przeciwgazowej i Warsztaty na Okęciu. W dniu 3 maja Komitet Stołeczny L. O. P. P. zorganizował konferencję prasową w celu zaznajomienia z pracami, dokonanemi w dziedzinie lotnictwa i obrony przeciwgazowej.

Licznie zebrani przedstawiciele prasy stołecznej zwiedzili budowę cywilnej szkoły obrony przeciwgazowej na Żoliborzu.

Budowa szkoły wraz z urządzeniami pochłonie sumę 1.500.000 zł. W zeszłym roku wydano na roboty 400.000 zł., wykonując wykopy ziemne oraz piwnice I-go i II-go piętra.

Gmach budowany jest solidnie, według wymagań nowoczesnej techniki obrony przeciwgazowej.

Po zapoznaniu się ze stanem robót, wycieczka udała się na Okęcie, w celu zwiedzenia nowowybudowanych warsztatów dla Sekcji Lotniczej Studentów Pol. Warszawskiej.

Goście byli przyjmowani tam przez prezesa Sekcji, p. Jerzego Wędrychowskiego i mieli sposobność zapoznać się z najnowszą konstrukcją Sekcji —



Konstruktorzy RWD inż.: Drzewiecki, Rogalski i Wigura oraz prezes Sekcji Lotniczej Stud. Polit. Warsz., p. Wędrychowski (stoi).

Warsztaty zbudowane są tuż przy lotnisku cywilnem, w bliskości terenów, zarezerwowanych dla I. B. T. L.

W tej chwili Komitet Stołeczny nosi się z zamiarem finansowania budowy hangaru obok wymienionych warsztatów.

W ten sposób stworzona zostanie placówka naukowo - doświadczalna, w której młode talenty konstruktorskie będą miały pole do popisu, uzyskując możność pracy samodzielnej.

Całkowicie ukończony budynek, wraz z urządzeniami technicznemi, zostanie oddany do użytku w czerwcu b. r.

Na budowę wydano dotąd 150.000 zł. przy przewidzianym koszcie całkowitym 210.000 zł.

Koszty budowy hangaru wyniosą około 100.000 zł.

Nowe zadania L. O. P. P. Liga w porozumieniu ze Sztabem Głównym podjęła prace przygotowawcze w dziedzinie obrony przeciwlotniczej. Ma być powołany przy Zarządzie Gł. L. O. P. P. trzeci wydział — Obrony Przeciwlotniczej. Dotąd istnieją wydziały: Lotniczy i Obrony Przeciwgazowej.

Kursy dla instruktorów. W Państwowym Instytucie Robót Ręcznych został zorganizowany staraniem Zarządu Głównego L. O. P. P. kurs modelarstwa dla nauczycieli delegowanych przez kuratorja. Kurs zostanie zakończony 10.VI. b. r.

W końcu kwietnia zakończony został cenralny kurs informacyjny dla instruktorów harcerskich z całej Polski. Udział w kursie wzięło 70 osób.

Miljon złotych od kolejarzy warszawskich. Z pośród Komitetów L. O. P. P. bardzo wydatnie przyczynia się do powiększenia finansów Ligi Dyrekcyjny Komitet Kolejowy w Warszawie. Komitet ten, przy minimalnych wydatkach administracyjnych, zebrał dotychczas przeszło 1 miljon zł. i rozwinął bardzo intensywną działalność propagandową wśród kolejarzy warszawskich. Liczy obecnie ponad 35 tys. członków, co wskazuje, że na terenie Dyrekcji Warszawskiej P. K. P. już niewielu tylko pracowników nie należy do L. O. P. P.

Kolejarze warszawscy zasługują na wysokie uznanie.

Zgromadzenie sprawozdawcze Komitetu Stołecznego odbyło się w dn. 17 maja r. b.

Po wysłuchaniu sprawozdania zarządu, które składali pp: prezes Floryanowicz, Illinicz-Zaydel i W. Topczewski, udzielono ustępującym władzom absolutorjum. Na miejsce pp. prof. Witoszyńskiego i inż. St. Rudzińskiego, którzy ustąpili z zarządu, wybrani zostali pp. komisarz policji H. Komar i A. Leśniewski, prokurent B. G. K.

Pełny skład zarządu Komitetu Stołecznego jest obecnie następujący: pp. W. Feist, radca Floryanowicz, mec. R. Hoffman, T. Illinicz-Zaydel, kom H. Komar, A. Leśniewski, inż. A. Mirowski, nacz. W. Parniewski, dr. W. Rydzykowski i W. Topczewski.

Przed konkursem modeli latających. Zarząd główny L. O. P. P. podaje do wiadomości zainteresowanych uzupełnienie regulaminu, dotyczące puszczania modeli kadłubowych i belkowych z ziemi:

„Regulamin konkursu zabrania przy puszczaniu modeli z ziemi podrzucania lub popychania tychże. Modele po nakręceniu gumy należy ustawić na płaszczyźnie, z której model startuje, przytrzymując tylko śmigło.

Na dany sygnał należy śmigło puścić, model zaś powinien sam się wznieść. Długość płaszczyzny startu należy przedłużyć do 10-ciu metrów".

Komitet Stołeczny zmuszony został do odłożenia konkursu modeli latających dla modelarzy szkół warszawskich z niedzieli 1. VI. 30 r. na 22. VI. b. r.

WOJSKO

Z Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa. Kurs pilotażu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie rozpoczął się dla podchorążych rezerwy dn. 28. IV., zaś dla podporuczników (oficerów zawodowych — obserwatorów) dn. 14. V. Między podchorążymi znajduje się wielu akademików, którzy latali już samodzielnie na samolotach Hanriot XXVIII w Aeroklubach Akademickich. W dniu 9. V. sześciu z pośród podchorążych wylaszowało się na samolocie Morane S. 35 w następującej kolejności: 1 — Chorzewski, 2 — Hiszpański, 3 — Ujejski, 4 — Stefanus, 5 — Matusiak, 6 — Jakubczyk. Ogółem na kurs przybyło 32 podchorążych i 28 podporuczników.

KLUBY

Zebranie Rady. W dn. 10 maja odbyło się pierwsze plenarne zebranie Rady klubów przy udziale delegatów wszystkich klubów afiljowanych.

Porządek dzienny, bardzo obfity, wypełniły sprawy programowo - budżetowe (dyskusja nad odpowiedziami K. L. S. na dezyderaty i zapytania zjazdu kwietniowego), podział sprzętu i subwencyj godzinowych, omawianie najbliższych zawodów i uroczystości klubowych, centrum p. w. lotn. w Łodzi i t. p.

Przewodniczył prezes Rady, p. dyr. mjr. Makowski. W imieniu K. L. S. występował p. mjr. Kwieciński, wiceprezes Komisji.

Łączenie klubów. K. L. S. oraz Zjazd Klubów przyjęły zasadę, że na jednym terenie może istnieć tylko jeden klub lotniczy. K. L. S. oczekuje połączenia w najbliższym czasie klubów warszawskich i poznańskich. Niektóre działy pomocy będą dla tych klubów zamknięte do czasu połączenia.

Połączenie się Warszawskiego Aeroklubu Akademickiego ze Stołecznym Klubem Lotniczym jest w tej chwili kwestją czasu.

Odbyła się konferencja, dążąca do połączenia obu klubów i ustalenia umowy likwidacyjnej jak jednego, tak i drugiego stowarzyszenia. W czasie najbliższym spodziewać się należy całkowitego zlania się obu organizacyj.

Z Wielkopolskiego Klubu Lotników. W dniu 26 kwietnia 1930 r. odbyło się doroczne zwyczajne walne zebranie.

Zgromadzenie zagaił wiceprezes E. Hołodyński powołując do prezydjum pp. Bolesława Ostrowskiego, oraz A. Żelichowskiego i St. Kupczyka.

Po sprawozdaniu zarządu i skarbu przystąpiono do wyborów nowych władz.

Nowy zarząd ukonstytuował się następująco: prezes p. Święcicki Roman, wiceprezes i sekretarz p. J. Mikulski, skarbnik p. Otomański, oraz członkowie pp. Jan Kasprzak i J. Majewicz. Sąd Honorowy tworzą pp.: Edmund Hołodyński przewodniczący, oraz Teofil Galusik i Stanisław Kupczyk członkowie.

Obrady trwały 6 godzin.

Ze Stołecznego Klubu Lotniczego. Zarząd Stołecznego Klubu Lotniczego komunikuje, że sekretarjat klubu mieści się przy ul. Wiejskiej 3 m. 3 i urzęduje we wtorki i piątki od godziny 18 do 20.

Piloci i obserwatorzy rezerwy proszeni są o zgłaszanie się w powyższych dniach i godzinach celem rejestracji.

Sekretarjat klubu wydaje formularze na podania o państwowy dyplom pilota, nawigatora i t. p., oraz udziela wszelkich informacyj.

A. R. P. na zjeździe F. A. I. Na zjeździe F. A. I., który odbędzie się w dn. 10 — 15. VI. r. b. z okazji dwudziestopięciolecia istnienia tej organizacji, Aeroklub Rzeczypospolitej będą reprezentować pp. wiceprezes dyr. St. de Rosenwerth oraz sekretarz generalny mjr. B. Kwieciński.

RÓŻNE

Z lotnictwa sanitarnego. W przeciągu krótkiego czasu miał sposobność samolot sanitarny 2-go pułku lotniczego w Krakowie poraz drugi uratować życie ludzkie.

W niedzielę 11.V.30. otrzymało dowództwo pułku wezwanie samolotu sanitarnego dla przewiezienia ciężko chorego Józefa Fita, rolnika, zamieszkałego w Woli Żyznej odległej o 93 km. od Krakowa.

W poniedziałek o świcie wystartował samolot i o godz. 7-ej rano przywiózł chorego na lotnisko w Krakowie.

Po przewiezieniu do szpitala św. Łazarza chory został poddany operacji.

Lotnictwo sanitarne, pomimo czasu pokojowego, oddaje poważne i często niezastąpione usługi wojsku i ludności cywilnej.

„Chwilki lotnicze" w radjo. W czerwcu przewidziane są następujące tematy: 3 — VI. Wojskowe znaczenie lotnictwa cywilnego — kpt. pil. M. Kretowicz.

10 — VI. Sensacje lotnicze L. Dura;

17 —VI. Przed wakacjami — dyr. W. Baliński;

24 — VI. Ostatnie wyczyny szybowców — mjr. J. Witkowski.

W lipcu:

1 — VII. Lotnicze dworce przyszłości — inż. D. Zaleski;

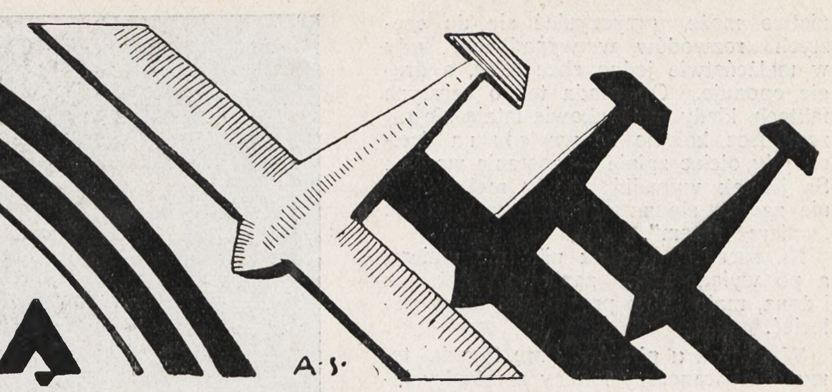
8 — VII. Lotnictwo w krajach egzotycznych — Jerzy Lewestam;

15 — VII. Jeszcze jeden makabryczny odczyt — por. Adam Zieliński;

22 — VII. Znaczenie obrony przeciwlotniczej dla ludności cywilnej — kpt. dypl. Królikiewicz;

29 — VII. Sport lotniczy w życiu gospodarczem — kpt. T. Halewski.

CO NOWEGO ZAGRANICĄ



AFRYKA

Turystyka powietrzna na Saharze. W ciągu paru tygodni na Saharze przebywała wybitnie nowoczesna karawana, składająca się z trzech samochodów i dwuch samolotów typu: Caudron C. 117 i Caudron C. 161. (oba z silnikami Salmson 60 KM). Karawana miała zupełnie prywatny charakter myśliwsko-turystycznej wycieczki, w której wzięło udział dziesięciu turystów. Z pośród nich należy w pierwszym rzędzie wymienić pp. Caudron, oraz pułkownikowstwa Vuillemin z ich pięcioletnim synkiem.

ANGLJA

Modele maszyn do latania Leonarda da Vinci. W zbiorach Muzeum Brytyjskiego znajdują się odniedawna dwa modele maszyn do latania cięższych od powietrza, wykonane według rysunków pierwszego pioniera lotnictwa, Leonarda da Vinci. Rysunki te pochodzą z lat 1486 — 1490.

Próby zaopatrzenia samolotu w paliwo ze statku. Na morzu Północnem odbyły się próby zaopatrzenia samolotu w paliwo ze statku. Do prób tych użyto trzysilnikowego wodnosamolotu Southampton Napier, który wywodował w pobliżu parowca, stojącego na kotwicy. Przepompowanie benzyny ze statku do zbiorników samolotu odbyło się z pomocą gumowego lewara. Sposób ten może być zastosowany zarówno dla samolotów wojskowych, jak i handlowych.

Rekordowy lot Londyn — Cap (Afryka południowa) — Londyn, w przeciągu 19 i ½ dnia. Księżna Bedford, która w 1929 r. ustanowiła rekord szybkości lotu, lecąc z Londynu do Karachi i z powrotem 7 i ½ dnia, teraz zdobyła nowy rekord, przeleciawszy przestrzeń 30.000 km. w przeciągu 19 i ½ dnia.

Oba rekordowe loty księżna Bedford odbyła na Fokkerze F. VII z silnikiem Jupiter. Towarzyszami podróży rekordzistki byli: pilot kapitan Bernard i mechanik Little.

Wyleciawszy 10 kwietnia z Londynu, ks. Bedford 19-go lądowała w Cap. Stamtąd, po jednodniowym odpoczynku, 21 kwietnia rozpoczęta została podróż powrotna. Lot do Kairu trwał 5 i ½ dnia; 28-go kwietnia lądowano w Sofji, a 30-go w Londynie. Szybkość średnia na całej trasie wynosiła 152 km. na godzinę.

Zawody w Reading. W zawodach lotniczych w Reading, urządzanych przez właścicieli prywatnych samolotów, pierwsze miejsce zajęła miss Spooner, przeleciawszy 50 kilometrów w ciągu 16 minut 27 sekund, czyli ze średnią szybkością 170 km. na godzinę. Drugie i trzecie miejsce zajęli piloci Baimbridge i Jackson.

Nagroda 1000 funtów. Nowopowstałe towarzystwo lotów szybowcowych „British Gliding Association" wyznaczyło nagrodę 1000 funtów szterlingów dla angielskiego pilota, który na angielskim szybowcu pierwszy przeleci kanał la Manche w okresie od 1 czerwca 1930 do 1 czerwca 1932 r.

To samo towarzystwo w najbliższym czasie zamierza otworzyć pod Londynem szkołę szybowcową.

Ilość samolotów do prywatnego użytku. Według statystyki, zrobionej w marcu 1930 r., w Anglji 206 samolotów turystycznych należy do osób prywatnych; z tego 174 turystów ma po jednym samolocie, dwanaście osób po dwa, jeden sportsmen posiada aż trzy, a inny aż pięć samolotów.

Nowe samoloty luksusowe. Osiem nowych samolotów pasażerskich, budowanych obecnie w zakładach Handley — Page, już za trzy miesiące zacznie obsługiwać linję Londyn — Paryż. Samoloty te, o średniej szybkości 160 km./godz., będą mogły pomieścić 40 pasażerów i, jako inowację, posiadać będą na swym pokładzie bar i palarnię, co w dużej mierze przyczyni się do faworyzowania ich przez Anglików.

AUSTRALJA

Pierwszy aeroklub akademicki. Na uniwersytecie w Sydney założony został pierwszy australijski aeroklub akademicki. Członkowie tego aeroklubu budują obecnie szybowiec.

Lot Londyn — Australja. Młody pilot Chichester wybrał na swój pierwszy lot sportowy przestrzeń Londyn — Australja, zamierzając przelecieć ją na swym Moth'ie. Wyleciawszy z Londynu 2 grudnia 1929 r., 25-go stycznia 1930 r. już był w Australji, a 30-go tegoż miesiąca zakończył swój raid w Mascot. Moth został zdemontowany dla przetransportowania go do Nowej Zelandji, ojczyzny śmiałego pilota.

FRANCJA

Moth'y francuskiej produkcji. Zakłady Morane-Saulnier sprzedały w marcu tego roku dziewięć samolotów typu Moth, swojej produkcji. Między nabywcami na pierwszem miejscu figuruje słynny as lotniczy i rekordzista Costes. Wraz z poprzedniemi, liczba sprzedanych w tym roku Moth'ów wyrobu francuskiego dosięga dwudziestu siedmiu.

Turystyczny Caudron. Zakłady Caudron budują samolot turystyczny, zamówiony przez pewnego pilota australijskiego, który ten swój nowy samolot chce odprowadzić drogą powietrzną.

Ubezpieczenia pasażerów lotniczych. Francuskie towarzystwa asekuracyjne zaczynają powoli przekonywać się o bezpieczeństwie lotów pasażerskich i dzięki temu przyjmują już ubezpieczenia na życie pasażerów linij lotniczych, oraz pilotów wojskowych, oczywiście tylko w czasie pokoju.

Powrót Rossiego. Rossi wrócił do Francji po kuracji, przebytej w Rangoonie. Jak wiadomo, Rossi został ranny w czasie swego lotu do Sajgonu z Le Brix'em, kiedy to podczas gwałtownej burzy ratował się skokiem ze spadochronem. Teraz jego powrót do Francji umożliwił poznanie warunków, w jakich ten skok się odbył.

Miejsce Rossiego w samolocie, nieochronione wcale od ulewnego deszczu, sprawiło, że spadochron już przed skokiem był przesiąknięty wodą. W tych warunkach godny podkreślenia jest fakt, że spadochron w dużej mierze spełnił swe zadanie. Francuskie gazety jednak nawołują odpowiednie czynniki do wykorzystania tej lekcji i zabezpieczenia na przyszłość spadochronów od wilgoci w czasie deszczu.

Samolot Allain Gerbaulta. Słynny podróżnik — samotnik, Allain Gerbault, zamówił jednopłat Coudron, o składanem skrzydle, z silnikiem Salmson 95 MK. Jak wiadomo, Gerbault w czasie wojny walczył na froncie jako pilot. Toteż francuska prasa lotnicza podaje tę wiadomość z podkreśleniem, że każdy ktokolwiek zetknął się bliżej z lotnictwem, wraca doń prędzej, czy później.

Wprowadzenie tajemnicy konstrukcji. Francuskie Ministerstwo Lotnictwa, idąc za przykładem Anglji, nakazało wszystkim konstruktorom podpisać zobowiązanie, że ilości i jakości zamawianych samolotów nie będą przez nich nikomu komunikowane. Wywołało to zrozumiałe oburzenie wśród dziennikarzy.

Zwierzenia specjalisty „chrztu powietrznego". Jeden z francuskich pilotów, specjalista propagandowych lotów pasażerskich, czyli tak zwanego chrztu powietrznego, żartobliwie twierdzi, że lot-

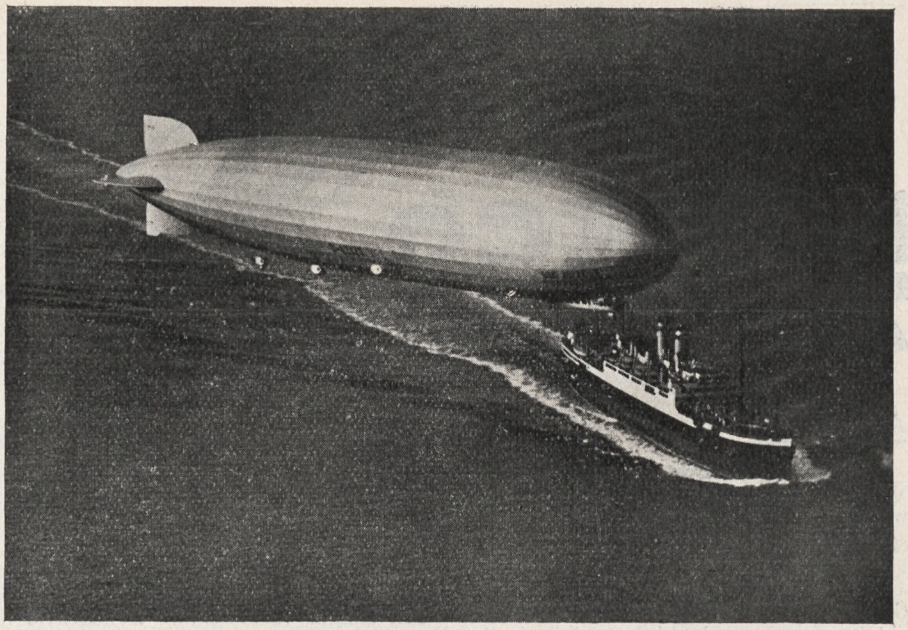
nictwo może przyczyniać się do częstych rozwodów w wypadkach, gdy w małżeństwie jedno chce latać, a drugie oponuje. Opowiada też o częstych faktach, kiedy małżonkowie latają nie razem, lecz kolejno ze względu na dzieci: gdy ojciec zginie — zostanie matka... Są jednak wypadki, kiedy małżeństwo nie zgadza się na oddzielne loty, chcąc „umierać razem".

Na szczęście jednak nikt nie umiera, a po wylądowaniu zarówno mąż, jak i żona, mają jedno pragnienie: znów polecieć.

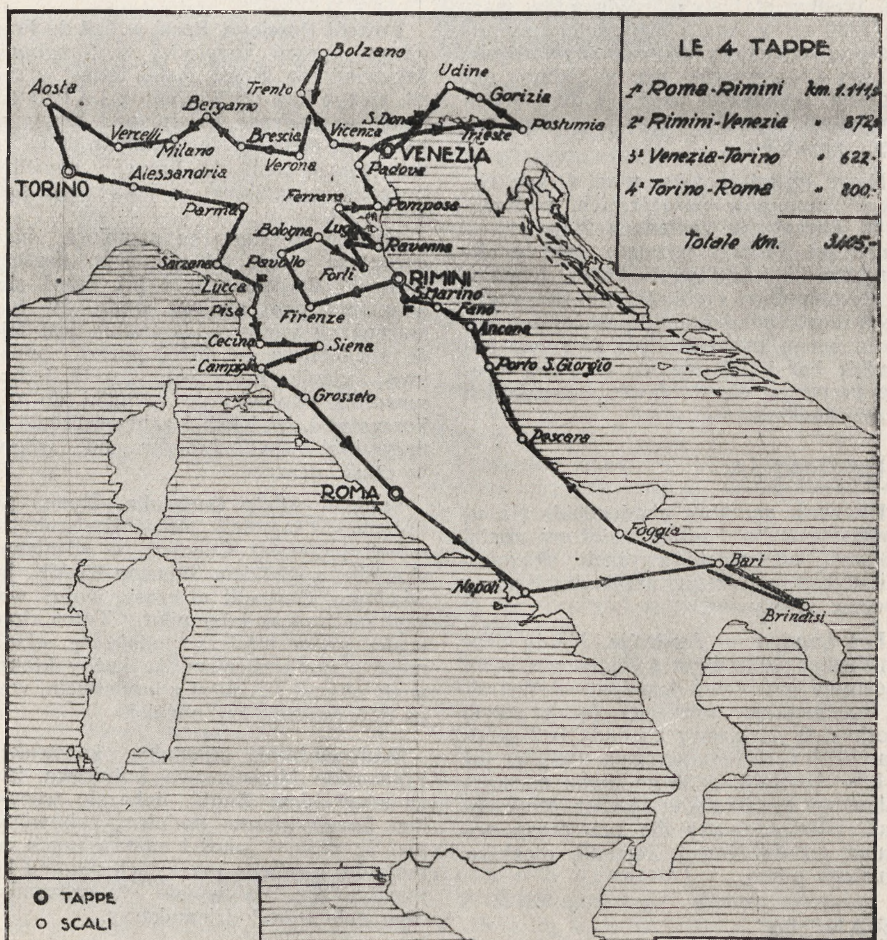
W niewoli u piratów. Parę tygodni temu dwaj francuscy lotnicy z eskadry indochińskiej mieli wypadek pożaru samolotu w powietrzu, niedaleko Tonkinu, i musieli ratować się skokiem ze spadochronem.

Spadochrony otworzyły się, ale los chciał, że jeden z lotników wylądował wśród piratów. Odprowadzony przez nich do granicy, pilot przez posłów mógł dać znać o swej ranie, jaką odniósł przy pożarze samolotu i również przez posłów przysłano mu jedzenie i lekarstwa. Z chwilą otrzymania wykupu 20.000 piastrów, piraci oddali lotnika w ręce francuskiego oddziału wojskowego. O drugim lotniku narazie niewiadomo, czy utonął przy lądowaniu, czy też podzieli los swego kolegi.

Śmierć hr. de la Vaulx. W katastrofie lotniczej samolotu pasażerskiego w drodze z Montrealu do Nowego Jorku zginął zasłużony propagator lotnictwa, francuski aeronauta, hrabia Henryk de la Vaulx. Był on założycielem francuskiego Aeroklubu i prezesem Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.). Odbył cały szereg lotów propagandowych w Afryce, Ameryce Południowej i Północnej.



„Graf Zeppelin" podjął nową podróż propagandową.



Trasa „Lotu okrężnego nad Italją".

INDJE BRYTYJSKIE

Lot Karachi — Londyn. 3-go marca wystartował z Karachi hinduski pilot Chawla w towarzystwie hindusa Engineer na samolocie D. H. „Moth" w kierunku Anglji. Po osiemnastu dniach lotnicy lądowali 21 marca w Croydon, zdobywając nagrodę 7.500 rupij, ustanowioną przez Gubernatora Generalnego Indyj. Nagroda Aga Khana wciąż jeszcze nie jest zdobyta: warunkiem zdobycia jej jest — jak wiemy — przelot pilota hinduskiego bez żadnego towarzysza.

ITALJA

Postęp w każdej dziedzinie. Minister Balbo w swej mowie, wygłoszonej w Senacie, oświadczył, że reorganizacja lotnictwa włoskiego jest już faktem dokonanym: cały kraj pokryty został handlowemi linjami lotniczemi, łączącemi się z linjami transeuropejskiemi; lotnictwo turystyczne rozwija się coraz lepiej, a lotnictwo wojskowe, wyposażone w najnowsze samoloty i wodno-samoloty, liczy obecnie trzy tysiące pilotów służby czynnej.

„Lot okrężny nad Italją". Aeroklub Italji organizuje w czasie 15 — 31 sierpnia r. b. zawody dla samolotów turystycznych I-ej kategorji pod powyższą nazwą.

W „Locie" mogą brać udział także piloci zagraniczni, mający licencje F. A. I. Przelot dzieli się na cztery główne etapy, uwidocznione na załączonej mapce. Trasa raidu wynosi około 3400 km.

Rekord modelu latającego. W zawodach modeli latających w Italji, które odbyły się w różnych miejscowościach, przy udziale przeszło 600 konstruktorów modeli, pierwszą nagrodę przyznano studentowi Mullinciemu za model typu „Kaczka", który przeleciał w linji prostej 900 metrów. „Kaczka" jest dwusilnikowym jednopłatem o jednem ciąg-

nącem i jednem popychającem śmigle. Drugą nagrodę otrzymał p. Clericci, którego model przeleciał 302 m.

Z lotnictwa cywilnego. Według ostatniej statystyki, Italja posiada obecnie 667 samolotów cywilnych; z tej liczby 29 samolotów stanowi własność poszczególnych osób.

W tych dniach otwarte zostały dwie nowe linje lotnicze, łączące Wenecję z Medjolanem i Triestem.

Na linjach lotniczych Rzym — Tunis i Rzym — Tripolis obniżono ceny przelotów pasażerskich.

Nowe samoloty. Ciągnące się od dłuższego czasu próby samolotu niszczycielskiego Breda o trzech silnikach Asso 500 KM., oraz samolotu Caproni o trzech silnikach Asso 1000 KM dobiegają obecnie końca. Dotychczasowe wyniki prób są zupełnie zadawalniające.

JAPONJA

Komunikacja z Chinami. Japończycy próbują nawiązać komunikację z Chinami na czterosilnikowych Dornier—Superwal. Ostatnio jeden z nich przeleciał 950 km. w ciągu 6 godzin.

KANADA

Działalność klubów. W Kanadzie czynne były w 1929 r. 22 kluby lotnicze. Członkowie ich wykonali ogółem 15.736 godzin lotu. 293 pilotów otrzymało dyplom pilota turystycznego, 97 — pilota handlowego.

NOWA ZELANDJA

Konstruktor — amator. Nawet w Nowej Zelandji znajdują się amatorzy, którzy z zamiłowaniem konstruują samoloty. Niedawno John Allison wykończył jednopłat, na którym szczęśliwie odbywa krótsze i dłuższe przeloty.

NIEMCY

Rekord Polaków pobity. F. A. I. zatwierdziła ostatnio rekord niemieckiej pilotki, pani Fusbahn, która w dn. 11 kwietnia r. b. wzniosła się na awjonetce Klemm L. 25 z silnikiem Salmson 40 KM na wysokość 4.614 m.

W ten sposób został pobity rekord wysokości lotu awjonetek drugiej kategorji, który należał do Polski (4.004 m., por. Żwirko na RWD2).

Rumpgeschwader. W lotniczych sferach angielskich krążą pogłoski o budowie nowego niemieckiego olbrzyma w zakładach Friedrichshafen. Samolot ten ma nosić miano „Rumpgeschwader" i, według opisu naocznego świadka, będzie zdaleka przypominać swemi kształtami bardzo ścisły klucz samolotów, których skrzydła utworzą jedną płaszczyznę. Co do ilości pasażerów, podawane są cyfry tak imponujące, że trudno w nie uwierzyć: należy uzbroić się w cierpliwość i czekać na wykończenie tego olbrzyma. Wiadomość tę dzienniki podają z zastrzeżeniami.

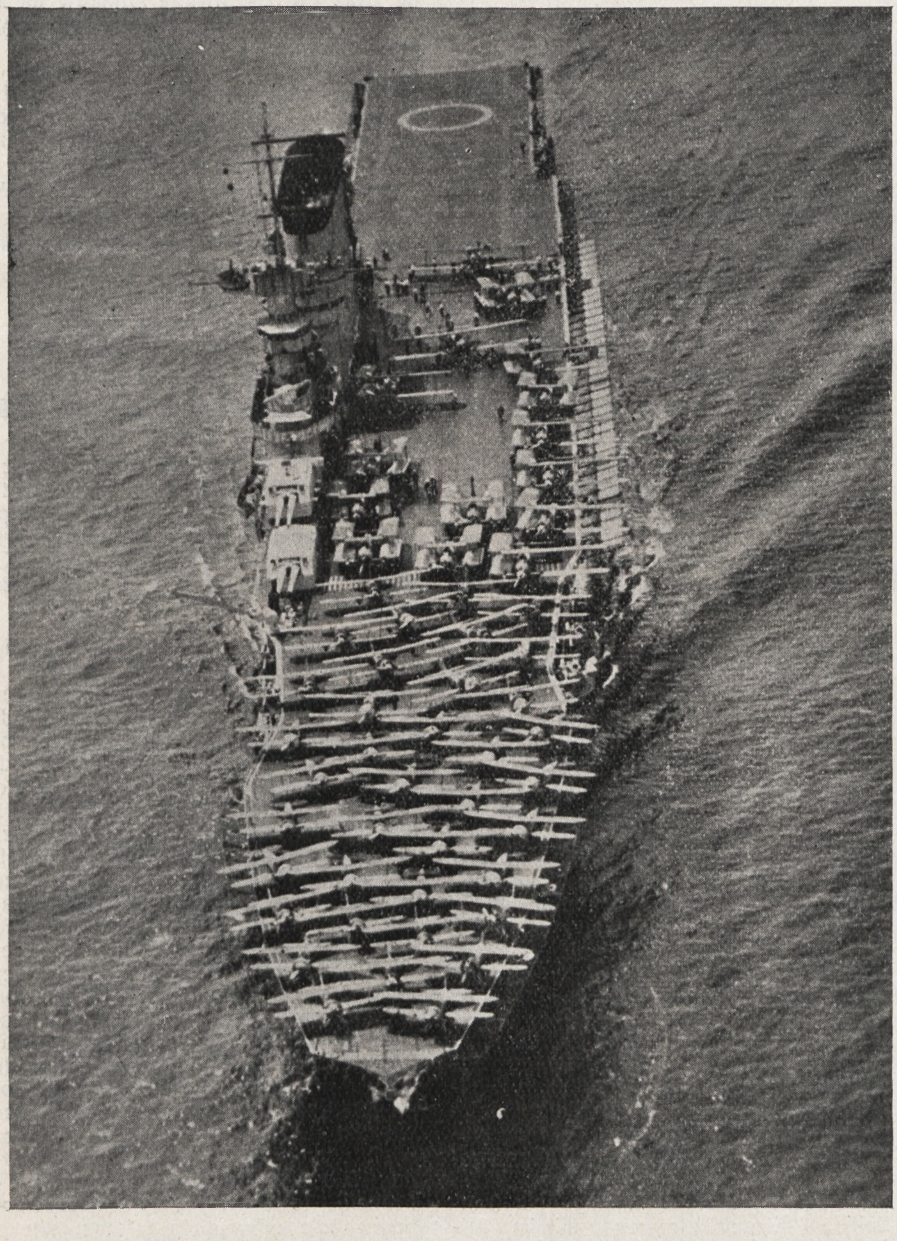
Nowe rekordy. 28-go marca zostały ustanowione w Dessau dwa nowe rekordy lotnicze; chodzi tu o samolot konstrukcji Junkersa „G. 38", olbrzymi jednopłat metalowy, zaopatrzony w cztery silniki Junkersa o sile ogólnej 2.400 MK. Na samolocie tym ustanowiono rekord szybkości na 100 km., oraz rekord długości lotu dla samolotów z pięciotonowym ciężarem użytecznym. Ogółem samolot „G. 38" przeleciał przestrzeń 206 km. ze średnią szybkością 174 km/godzinę.

Przypominamy, że „G. 38" jest częściowem zrealizowaniem pomysłu Junkersa t. zw. „Skrzydła latającego". Rozpiętość jego wynosi 45 metrów.

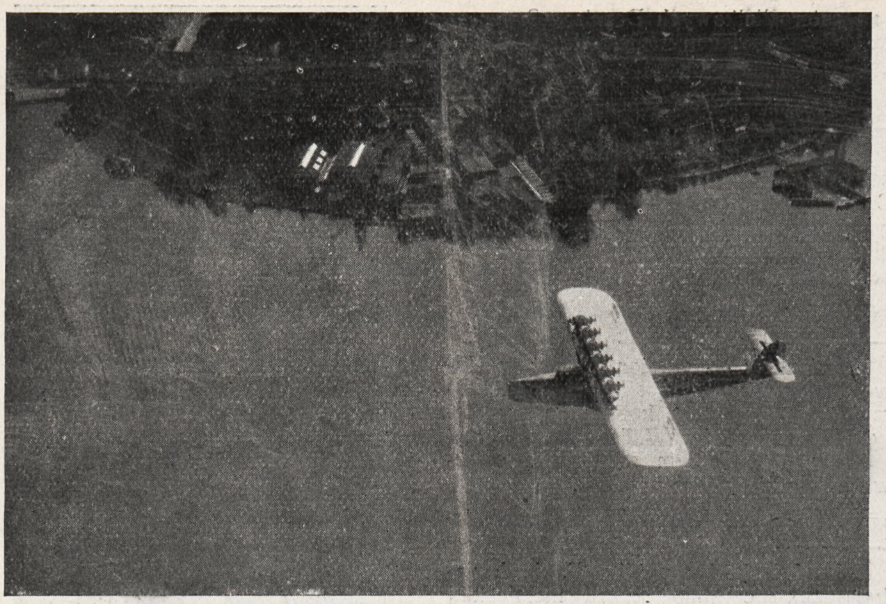
Taksówki powietrzne. Lufthansa organizuje na całem niemieckiem terytorjum służbę taxis'ów lotniczych, których taksa na samolotach jednosilnikowych wynosi 1,10 marki za przeleciany kilometr. Taksówki będą lądować nietylko na lotniskach i lądowiskach, ale we wszystkich miejscach niemieckiego terytorjum, możliwych do lądowania.



Przygoda spadochronisty: zawisł na drutach telegrafu.



Pływający port lotniczy — statek amerykański „Lexington".



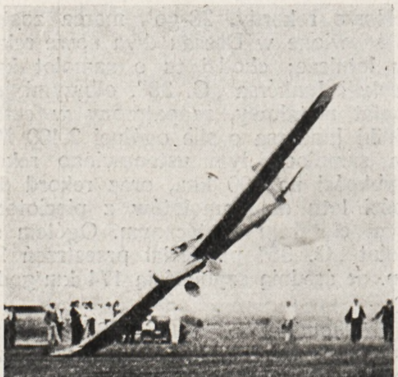
Do-X w locie nad jeziorem Bodeńskim.

Nowe tereny szybowcowe. Znany niemiecki pilot szybowcowy, Hirt, należący do klubu szybowcowego w Sztuttgardzie, znalazł w odległości zaledwie 35 km. od tego miasta znakomity teren dla lotów bezsilnikowych. Mianowicie w okolicach Kirchheim-Teck, przy wietrze o szybkości 8—10 m/sek., wzniósł się na wysokość 350 m. nad poziomem miejsca startu i zdołał utrzymać się w powietrzu godzinę i 10 minut.

Również w okolicach Würtembergu, w miejscowości Schpeihingen, odkryto nowe dogodne tereny szybowcowe.

PERU

Popieranie lotniczego przemysłu Stanów Zjednoczonych. Peruwjański minister marynarki oświadczył, że wszelkie zapotrzebowania techniczne peruwjańskiego lotnictwa morskiego będą zaspakajane wyłącznie przez przemysł Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.



Fatalne lądowanie szybowca na konkursie w Kaliforni.

PORTUGALJA

Budowa portu lotniczego na Azorach. Rząd portugalski przedsięwziął budowę portu lotniczego na Tereeira, jednej z wysp Azorskich. Port przeznaczony będzie zarówno dla samolotów, jak i dla wodnosamolotów, i zaopatrzony we wszystkie nowe zdobycze techniki lotnictwa. Koszt robót wstępnych wyniesie około 4 miljonów złotych.

STANY ZJEDNOCZONE

Nowy rekord kobiecy. Po sprawdzeniu barografów, zatwierdzony został kobiecy rekord wysokości, ustanowiony przez miss Smith i wynoszący 8.356 metrów, podczas kiedy w poprzednim rekordzie osiągnięto wysokość 7.986 metrów.

Rozpoznawcze znaki dla pilotów. W Ameryce, nie licząc większych miast, osiem tysięcy miejscowości posiada rozpoznawcze znaki dla pilotów; znaki te obejmują: nazwę miejscowości i kierunek oraz liczbę kilometrów, dzielących dane miejsce od następnego lądowiska. Zaczęto też stawiać słupy z drzewa z umieszczonemi na nich znakami konwencjonalnemi.

Lot Lindbergha. Pragnąc w rekordowym czasie przelecieć Stany Zjednoczone, oraz zwrócić uwagę lotników na korzyści, osiągane w lotach na większych wysokościach, Lindbergh rozpoczął 21 kwietnia swój przelot z Kalifornji do Nowego Jorku. Przelot trwał 14 godzin 22 minuty, czyli że przeciętna szybkość wynosiła 273 km. na godzinę. Podczas lotu Lindbergh znajdował się stale na wysokości 3000 m. W locie tym towarzyszyła mu żona, w roli nawigatora.

O CZEM PISZĄ INNI

Lot Polski. Nr. majowy na „Tydzień L. O. P. P.", wyróżnia się obfitością materjału, dotyczącego działalności placówek Ligi. Bogatą jego treść wypełniają sprawozdania prawie wszystkich Komitetów Wojewódzkich, przeplatanie ilustracjami i artykułami o treści lotniczej. Z tych ostatnich na wyróżnienie zasługuje „Komunikacja lotnicza w nocy".

Przegląd Lotniczy za kwiecień zawiera artykuły następujące: Maskowanie samolotów i balonów — kpt. Kretowicz. Możliwość użycia gazów bojowych na tyłach wojsk walczących — kpt. Bartel. Zasady konstrukcji wielkich sterowców i ich przyszłość w czasie pokoju i wojny (dok.) — por. Burzyński. Zastosowanie stali chromoniklowych w silnikach lotniczych i samochodowych — inż. Pirowski. Paliwa i smary używane w lotnictwie — kpt. Mazurek. Na czasie. Przegląd lotnictwa państw obcych. Dział sprawozdawczy. Kronika. Bibljografja. Dział urzędowy i nieurzędowy.

Flight z 11 kwienia 1930 r. we wstępnym artykule podaje list admirała Phillimorre'a, opublikowany przed paru dniami w Timesie i zawierający szereg ciekawych spostrzeżeń, tyczących się organizacji lotnictwa angielskiego.

Dalej następuje: techniczny opis francuskiego 4-rocylindrowego silnika Michel A. M. 14; sprawozdanie z zawodów urządzonych w Reading przez właścicieli samolotów prywatnych, oraz krótkie wiadomości z lotniczych klubów angielskich. Numer dopełnia dłuższy artykuł o francuskiem towarzystwie C-ie Générale Aéropostale i jego technicznej organizacji.

L'aéronautique z marca 1930 r. zawiera opis nowego półtorapłata Bréguet 27 metalowej konstrukcji. Dalej następuje artykuł p. t. „Wizyta u Junkersa", gdzie autor omawia szczegółowo cechy największego ze zrealizowanych po dziś dzień samolotów — Junkersa G.38. René Blum w artykule p. t. „Ubezpieczenia życia w lotnictwie" daje zestawienie przepisów prawnych o ubezpieczeniach lotniczych w poszczególnych krajach. W Niemczech prawodawstwo, uważając lotnictwo za zwykłe ryzykowne zajęcie, nie pozwoliło rozwinąć się ubezpieczeniom lotniczym. W Stanach Zjednoczonych piloci są ubezpieczani przez różne towarzystwa, czasem na rok, czasem specjalnie na jakąś podróż. Fundacja Guggenheima np. ubezpieczyła Lindbergha na jego tournée propagandowe po 48-iu stanach. Składka ubezpieczeniowa dla pilotów w Stanach Zjednoczonych wynosi 10 — 25 dolarów rocznie od 1000 dolarów ubezpieczenia. We Francji towarzystwa ubezpieczeniowe przeważnie odmawiają pilotom ubezpieczenia na życie.

BERNARD SKÓRZEWSKI

MOTH'EM DO SZWECJI

Gdy w lipcu r. 1929 zamierzałem polecieć na Wystawę Lotniczą w Londynie, zaskoczyła mnie konieczność załatwienia kilku pilnych spraw w Szwecji.

Postanowiłem więc połączyć obie wycieczki.

Pierwszym etapem miał być Malmö.

Jak zwykle w takich wypadkach, huragan z NW trzymał mnie przez dwa dni w Poznaniu. Wreszcie dn. 6 lipca wyruszyłem z Ławicy w towarzystwie inż. Kastengrena, zaopatrzony w mapy, prowiant i 120 l. benzyny.

Na szczęście pogoda doskonała, wiatr ucichł zupełnie.

Lecimy w kierunku duńskiej wyspy Falster, trzymając się kursu busoli.

Mijamy granicę niemiecką, Szczecin, Gryfję i na wschód od Warnemünde mamy Bałtyk przed sobą.

Na wysokości 1.000 m przy słonecznej pogodzie szybko mija 25 minut, potrzebne do przebycia tej cieśniny.

Zniżamy się i lecimy na wysokości 100 m nad ładną, kulturalną Danją.

Wkrótce jesteśmy nad następną wyspą Seeland, gdzie czarne zwały deszczowych chmur, sięgające niemal do ziemi, zmuszają nas do częstej zmiany kursu i lotu na wysokości 30 m.

Ulewa nas łapie: mokniemy niemożliwie. Strumienie wody spływają z kadłuba i skrzydeł.

Uciekamy na wschód i ledwo jesteśmy nad morzem, znowu świeci słońce. Przelatujemy cieśninę Belt w kierunku Trelleborga.

Pod nami silny ruch najrozmaitszych statków w obu kierunkach. Poza kanałem Kilońskim jest to główne wejście do Bałtyku. Belt ma w tem miejscu 30 km szerokości. Z powodu silnego, przeciwnego wiatru przelot trwa dosyć długo.

Zapasu benzyny mamy dosyć, a Malmö niedaleko.

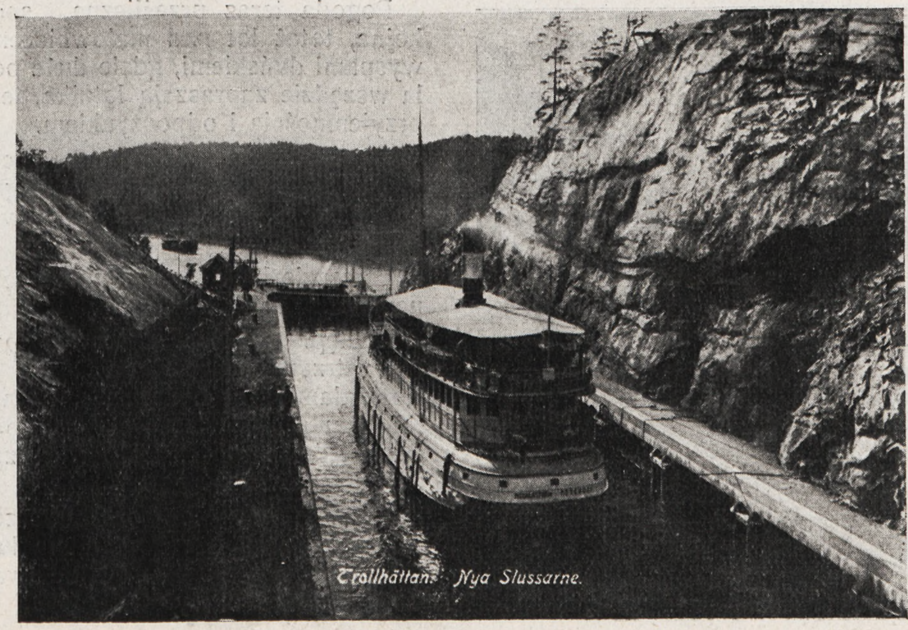
Lądujemy po bardzo ładnym locie, przebywszy 550 km w 4 godz. 20 min.

W Malmö stwierdzam brak wizy szwedzkiej, o którą nie miałem czasu się wystarać. Uprzejmy pilot linji Oslo - Hamburg odwozi nas na policję swym samochodem, gdzie prędko i bez bólu dostaję wizę za 1 koronę.

Dobry obiad ze szwedzkiemi zakąskami postawił nas znów na nogi. Bierzemy więc nowy zapas benzyny i — start do Göteborga (260 km).



Pp. Skórzewscy obok swego Moth'a.
Pozostałe zdjęcia przedstawiają malownicze okolice Trollhättan.



Im dalej na północ, tem gorszy teren. Wkońcu lecimy stale nad morzem, usianem tysiącem skalnych wysepek.

Stały ląd też nie lepszy. Strome, skalne pagórki, porośnięte gęstym lasem. Doliny ciasne, posiane głazami. O lądowaniu nigdzie mowy niema. Teren jeden z najgorszych i życie pilota wisi rzeczywiście tylko na motorze.

Toteż linja Oslo - Malmö używa samoloty Moth - Gipsy do nocnego transportu poczty.

Przed zachodem słońca mamy Göteborg pod sobą. Szukam lotniska bezskutecznie. Nigdzie pola, ani równiny.

Cała okolica, jak okiem sięgnąć, — skały, głazy, lasy lub domy. Wreszcie, przy porcie, znajduję małą łączkę, gdzie ląduję, żeby spytać policjanta o dalszą drogę. Dowiaduję się, że lotnisko znajduje się o wiele dalej za miastem, niż myślałem. Leży nad brzegiem ładnej zatoki, gdzie jest też port dla hydroplanów.

Zaraz po nas ląduje duży hydro Dornier-Wal, pełen turystów.

Göteborg jest dużem, portowem i przemysłowem miastem. Ma prześliczne okolice (nie z punktu widzenia lotnika).

Następnego dnia jedziemy rzecznym parowcem do Trollhättan, gdzie się znajduje olbrzymia centrala elektryczna, użytkująca siłę potężnych wodospadów i zaopatrująca w prąd całą południową Szwecję oraz ogromną fabrykę lokomotyw i motorów, znaną pod firmą Nadquist & Holm.

Nie można sobie wyobrazić wspanialszego widoku dla technika, jak salę centrali, długości olbrzymiej, gdzie serja dwudziestu kilku turbin nieprawdopodobnej wielkości wytwarza bez kurzu, dymu i hałasu oraz widocznej obsługi setki tysięcy kilowattów.

Nigdzie nie rzuca się tak w oczy potęga genjuszu ludzkiego.

Przez cały następny dzień zwiedzamy fabrykę, gdzie olbrzymie lokomotywy turbinowe, opalane ropą, czekają na transport do Turcji.

Nazajutrz wylatujemy z Göteborga do Sztokholmu przy huraganowym wietrze. Częste zwały chmur deszczowych uprzyjemniają lot i tak już urozmaicony niesamowitem rzucaniem.

Przelatujemy przez wielkie jezioro Vätter, znane z burzliwości. Całe pokryte ogromną falą i białą pianą. Ani jednego statku. Ale i ląd nie wygląda gościnniej. Na przestrzeni setek kilometrów ani jednego pola lub łąki, gdzie możnaby lądować. Strasznie poszarpany kraj.

Wreszcie Linköping i lotnisko wojskowe. Gościnne przyjęcie, odpoczynek, i znów start.

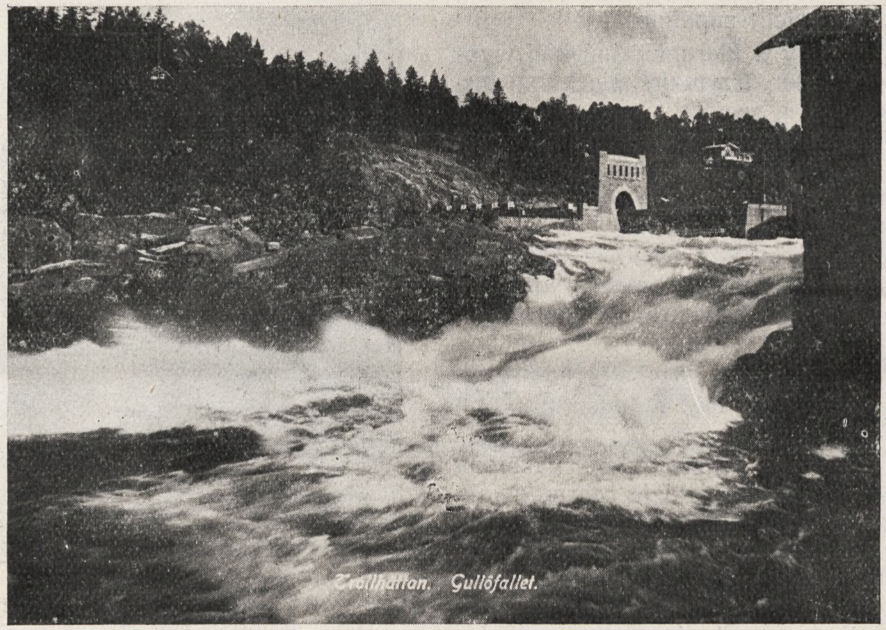
Burza coraz silniejsza, wreszcie koło Norrköping, gdzie teren trochę lepszy, ląduję na majątku z braku sił do dalszej walki i wobec czarnego zwału chmur ze wszystkich stron. Ledwo maszyna dotknęła ziemi, rozpoczęło się oberwanie chmury. Wyciągamy czemprędzej nieprzemakalne opony, nakrywamy kadłub i chowamy się do wnętrza, gdzie sucho i zacisznie. Deszcz bębni po płaszczynach. Wreszcie przestaje. Z pobliskiego majątku nadchodzi pomoc. Chowamy maszynę do stodoły i, po niesłychanie gościnnem przyjęciu, jedziemy już koleją do niedalekiego Sztokholmu.

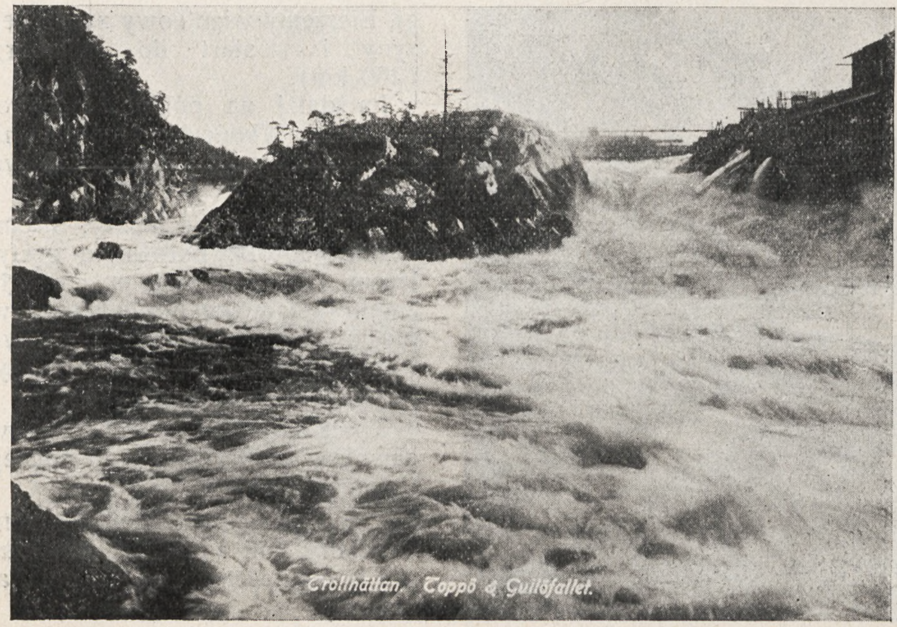
Po kilku dniach odlatujemy w kierunku Malmö przy dość dobrej pogodzie, lecz przeciwnym wietrze.

Szybkość mamy wobec tego małą.

O lądowaniu jakiemkolwiek niema mowy. Trzebaby mieć hydroplan, bo jezior setki, gdzie tylko się sporzy. Toteż dwa samoloty spotkane po drodze są wodno-płatowcami.

Po długich godzinach lądujemy z resztą benzyny w Malmö. Obiad, odprawa celna i znów dalej do Hamburga.


Trollhättan. Gullöfallet.


Trollhättan. Toppö & Gullöfallet.

Pogoda teraz prześliczna, spokojna, toteż lot nad malowniczemi wyspami duńskiemi, gdzie duże pola wszędzie zapraszają lotnika, jest przyjemnością i odpoczynkiem.

Mijamy kilka cieśnin morskich, gdzie ładne, duże żaglowce czołgają się leniwie w słabym powiewie wiatru.

Wreszcie lądujemy na nowoczesnem lotnisku w Hamburgu.

Następnego dnia, dużemi etapami, zatrzymując się na chwilę w Rotterdamie i Lympne, docieram już sam przed wieczorem do Londynu, gdzie prof. Pruszkowski czeka na mnie.

Znów wierny Moth przebył przeszło 2.000 km. bez doglądania lub najmniejszej obsługi, prócz dolewania benzyny i oliwy.



DO NAS I O NAS



Z KÓŁ SZKOLNYCH

Do jednej z najbardziej ruchliwych szkolnych organizacyj lotniczych należy **Koło L. O. P. P. przy gimn. im. J.Słowackiego w Kowlu.** 174 członków tego Koła, opłacających, jak to czytamy w nadesłanem nam z Kowla sprawozdaniu, nadzwyczaj regularnie składki, prace swoje kieruje w stronę modelarstwa i szybownictwa, oraz propagandy lotniczej wśród młodzieży szkolnej. Sekcja szybowcowa postanowiła przystąpić już w najbliższym czasie do budowy szybowca, sekcja modelarska przygotowuje na zakończenie bieżącego roku szkolnego konkurs modeli latających. W zakresie propagandy lotniczej została wykorzystana gazetka szkolna, w której członkowie Koła zamieszczają własne artykuły. Pozatem wygłoszono kilka referatów i dwa odczyty: „Walka chemiczna w dobie obecnej” i „Lotnictwo w wojnie współczesnej”. Bibljoteka Koła, posiadająca 83 tomy dzieł treści lotniczej i z zakresu obrony przeciwgazowej, umożliwia organizowanie własnemi siłami wykładów i pogadanek lotniczo - gazowych. Dzięki energji i inicjatywie Zarządu Koła, w osobach pp.: R. Flacha — prezesa L. Toneczka — wiceprezesa, F. Indana — sekretarza i J. Musiatowicza — skarbnika, rozwija się ono bardzo szybko, zdążając wielkiemi krokami do realizacji wszystkich powziętych zamierzeń.

W dniu 25 lutego b. r. zostało zorganizowane w Częstochowie **Szkolne Koło L. O. P. P. przy gimn. S. S. Najśw. Rodziny z Nazaretu,** założone przez p. prof. S. Walentowskiego. Koło posiada obecnie 96 członkiń „energiczny zarząd, dużo dobrej woli, moc projektów i... mało pieniędzy”, wobec czego obecne prace ograniczają się do organizowania częstych zebrań i wygłaszania referatów treści lotniczej. Pozatem bibljoteczka Koła stale zwiększa swoją zawartość książkową, organizują się wycieczki, „Młody Lotnik” przynosi co miesiąc nowiny ze świata lotniczego, Kasa Koła skrzętnie i zapobiegliwie gromadzi fundusze na modelarnię, której pragną młode adeptki lotnictwa. Dzięki usilnej pracy Zarządu, w którego skład wchodzą pp.: J. Dębska jako prezeska, Mazaraki — sekretarka i W. Turkowska — skarbniczka, Koło, cieszące się ogólnem zainteresowaniem i serdecznem poparciem tak ze strony władzy szkolnej, jak i wśród koleżanek, rozwija się bardzo pomyślnie, usprawiedliwiając pewność, że i cel, do którego ono dąży, zostanie już wkrótce osiągnięty: młodzi modelarze zyskają groźnych konkurentów w osobach modelarek z Częstochowy!



Z konkursu modeli w Chrzanowie. x—przedstawiciel Woj. Kom. L. O. P. P. w Krakowie, p. W. Kisielewski. 1, 2, 3 — członkowie jury: prof. Mirocki, p. J. Oszacki i p. J. Zakrzewski.

KONKURS MODELI W CHRZANOWIE

Staraniem Powiatowego Komitetu L. O. P. P. w Chrzanowie został urządzony w dniu 4-go maja b. r. w Chrzanowie, na błoniach koło przystanku kolejowego Kąty konkurs modeli latających.

Kolegjum sędziów stanowili: Przewodniczący: p. J. Pęckowski, dyr. gimnazjum w Chrzanowie, członkowie: p. W. Kisielewski, przedstawiciel Woj. Kom. L. O. P. P., p. W. Mirocki, prof. szkoły w Krzeszowicach, p. J. Oszacki, p. J. Zakrzewski.

W zawodach brały udział modele trzech grup:

A. Modele kadłubowe,

B. „ belkowe,

C. „ rekordowe.

Do zawodów stanęło 17-tu zawodników, z pośród których 9-ciu (po trzy z każdej grupy) otrzymało nagrody.

Z grupy A. (modele kadłubowe) nagrodzeni zostali: Nagr. I-sza — Strycharski Kazimierz (pkt. 221) — żeton złoty. Nagr. II-ga — Głowacki Lucjan (pkt. 115) — żeton srebrny. Nagr. III-cia — Chrząścik Alfons (pkt. 26) — żeton bronzowy.

Z grupy B. (modele belkowe): Nagr. I-sza — Wiśniewski Bolesław i Oszacki Jerzy (pkt. 356) żeton złoty. Nagr. II-ga — Strycharski Kazimierz (pkt. 283) żeton srebrny. Nagr. III-cia — Abstarski Mieczysław (pkt. 277) żeton bronzowy.

Z grupy C. (modele rekordowe): Nagr. I-sza — Strycharski Kazimierz (pkt. 500) żeton złoty. Nagr. II-ga — Wiśniewski Bolesław (pkt. 380) żeton srebrny. Nagr. III-cia — Głowacki Lucjan (pkt. 323,5) żeton bronzowy.

Nagrody zostały wręczone zaraz po skończeniu zawodów przez przedstawiciela Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P., p. Wincentego Kisielewskiego.

NASZA POCZTA

W. O. w Brzozowym—K. Jak wnioskujemy z listu Pana, który odkrył nam swoją szczerością najgłębsze tajniki pańskich zamiłowań do techniki lotniczej, ma Pan wszelkie dane, by zostać w przyszłości, gdy pozwolą na to warunki, jednym z pożytecznych pracowników w naszem lotnictwie. Pragnąc przyjść Panu z przyjacielską radą, polecamy przeczytanie bardzo pożytecznej i mogącej dać wiele nowych wiadomości książki J. Misesa p. t. „Podstawy lotnictwa". Książkę tę może Pan nabyć w Komitecie Stoł. L. O. P. P. (Warszawa, ul. Chmielna 27), lub też wypożyczyć z tegoż Komitetu, odpowiednio usprawiedliwiając swoją prośbę. O dalszych poczynaniach prosimy nas stale informować, gdyż tylko wtedy będziemy mogli udzielać odpowiednie rady i wskazówki, które może ułatwią Panu osiągnięcie zamierzonego celu.

W.P. Wł. Woźniczka. Dziękujemy bardzo za wyrazy wdzięczności za nasze rady. (Obszerniej odpowie Panu p. Wł. Kozłowski, któremu przesłaliśmy pański list.) Obecnie postaramy się krótko odpowiedzieć na zawarte w otrzymanym liście pytania: 1) do klejenia części modelu można używać również i klej stolarski; 2) model można pokryć papierem takim, jaki używa się do zawijania masła; 3) skrzydła modelu, których żeberka są wykonane z pojedyńczych listewek, pokrywa się tylko od spodu; 4) kółka modelu przeważnie robi się z drzewa.

W najbliższym czasie prześlemy Panu kilka najpotrzebniejszych młodemu lotnikowi książek, oraz niewielką ilość gumy do modelu.

L. w Łomży. Jedynemi szkołami pilotów cywilnych są szkoły Aeroklubów. O warunkach przyjęcia do szkoły wojskowej może poinformować Pana Departament Aeronautyki (Warszawa—Mokotów, lotnisko).

D. R. w Piotrkowie Tryb. Dziękujemy za list i oczekujemy z łatwo zrozumiałą ciekawością na opis pańskiej konstrukcji samolotu bezsilnikowego, który jednak ma nie być szybowcem, a maszyną, napędzaną przez jej pasażerów. Życzymy powodzenia w pańskich pracach tak na polu techniki lotniczej, jak i pracy propagandowej wśród młodzieży.

W. R. w Warszawie. Świadectwo pilota-turysty I-go stopnia uprawnia do wykonywania lotów niezarobkowych bez pasażerów lub z pasażerami na samolotach turystycznych.

Świadectwo pilota-turysty II-go stopnia uprawnia do wykonywania na samolotach turystycznych lotów niezarobkowych bez pasażerów i nie dalej niż w promieniu 10 km. od lotniska, wymienionego w świadectwie.

Kandydat ubiegający się o świadectwo uzdolnienia pilota turysty II-go stopnia musi przedewszystkiem wykazać, że w czasie nie krótszym, niż 10 tygodni, wykonał ogółem 15 godzin lotów łącznie z lotami instruktorów.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są:

1) prawo lotnicze i rozporządzenie wykonawcze do niego,

2) znajomość prawodawstwa lotniczego międzynarodowego,

3) zasadnicze pojęcia z dziedziny żeglugi powietrznej,

4) ogólna znajomość silników,

5) ogólne pojęcia z dziedziny nawigacji,

6) odczytywanie z map,

7) ogólne pojęcia z dziedziny meteorologji.

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu niżej wymienionych lotów próbnych, podczas których kandydat powinien być tylko sam na samolocie.

1) Próba wysokości i lotu szybowego. Kandydat powinien wykonać lot bez lądowania, trwający niemniej niż godzinę na wysokości conajmniej 2.000 m nad miejscem odlotu. Opuszczanie się powinno być zakończone lotem szybowym po zatrzymaniu silników na wysokości 1500 m nad miejscem lądowania. Lądowanie powinno się odbyć bez zapuszczania w ruch silnika w promieniu co najwyżej 150 m. od punktu wyznaczonego z góry przez egzaminatorów.

2) Próba zręczności: Kandydat powinien wykonać lot bez lądowania dookoła dwóch masztów lub dwóch znaków kotwicznych, umieszczonych w odległości 500 m jeden od drugiego, z załączeniem pięciu ósemek i z wykonaniem każdego skrętu około jednego z dwóch masztów lub znaków kotwicznych. Lot ten powinien odbywać się na wysokości mniejszej niż 200 m. nad ziemią.

Lądowanie powinno być dokonane:

a) z całkowitem zatrzymaniem silnika przed zetknięciem się samolotu z ziemią,

b) z zatrzymaniem samolotu w odległości mniejszej niż 50 m. od punktu wyznaczonego przed wzlotem przez samego kandydata.

ZARZĄDZENIA I KOMUNIKATY WŁADZ LOTNICTWA POLSKIEGO

Nr. L./209/30 P.

OKÓLNIK w sprawie lotów w pobliżu granic Państwa.

Wskutek akcji dyplomatycznej jednego z państw ościennych, wszczętej rzekomo z powodu przekroczenia przez samolot polski granicy tego państwa i rozrzucania ulotek propagandowych na obszarze tego państwa, oraz w celu zapobieżenia podobnych konfliktom na przyszłość, Ministerstwo Komunikacji niniejszem przypomina, że członkowie załogi samolotów polskich prywatnych, dokonywujący loty w pobliżu granic państwa, winni wystrzegać się bezwzględnie przekraczania granic państwa oraz wkraczania na obszar państw sąsiednich, o ile nie mają na to specjalnego upoważnienia (wynikającego bądź z tytułu Konwencji z 1919 r., bądź też z tytułu umów specjalnych międzypaństwowych), przyczem należy zawsze pamiętać, że granice państw mogą być przekraczane tylko w miejscach do tego specjalnie wyznaczonych z zachowaniem obowiązujących warunków.

W szczególności Ministerstwo Komunikacji zarządza, by przy dokonywaniu lotów propagandowych, względnie reklamowych, połączonych z rozrzucaniem ulotek, samoloty polskie prywatne, dokonywujące loty w pobliżu granic państwa, trzymały się w takiej odległości od tych granic, aby ulotki rzucane z samolotu nie mogły w żadnym wypadku przedostać się na obszar obcego państwa.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że winni nie stosowania się do powyższych zarządzeń będą pociągani z całą surowością do odpowiedzialności karnej, przewidzianej w odnośnych, obowiązujących ustawach i rozporządzeniach.

Za Ministra
(—) **Czapski**
Podsekretarz Stanu

KOMUNIKAT.

Ministerstwo Komunikacji prosi o opublikowanie następującej informacji:

„W Monitorze Polskim Nr. 77 z dn. 2.IV. r. b. zostało opublikowane zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 28-go marca 1930 r. o następującem brzmieniu:

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 marca 1930 r. o podnoszeniu bandery przez polskie statki handlowe przy spotykaniu się ze statkami powietrznemi na marzu.

Na zasadzie § 2 pkt. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw związanych z marynarką handlową (Dz. U. R. P. Nr. 103, poz. 742) zarządzam co następuje:

§ 1. Przy spotkaniu na morzu przelatującego statku powietrznego każdy polski statek handlowy morski podnosi banderę w sposób poziomy bądź na rufie, bądź na innem miejscu, w którem bandera może być wyraźnie widziana ze statku powietrznego.

§ 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie w 30 dni po ogłoszeniu.

Minister Przemysłu i Handlu
(—) **E. Kwiatkowski**

p. o. Naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego
(—) **Inż. Filipowicz**
Podpułkownik - obserwator.

BIULETYN KLUBÓW LOTNICZYCH

W Polsce istnieją następujące kluby lotnicze: WARSZAWA — Aeroklub Akademicki w Warszawie. — Stołeczny Klub Lotniczy. — KRAKÓW — Aeroklub Akademicki w Krakowie. — POZNAŃ — Aeroklub Akademicki w Poznaniu. — Wielkopolski Klub Lotników. — LWÓW — Aeroklub Akademicki we Lwowie. — KATOWICE — Śląski Klub Lotniczy. — WILNO — Aeroklub Akademicki w Wilnie. — LUBLIN — Lubelski Klub Lotniczy. — ŁÓDŹ — Łódzki Klub Lotniczy. — BIAŁA PODLASKA — Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Pozatem istnieje polski klub lotniczy na terenie Wolnego Miasta Gdańska — Aeroklub Akademicki w Gdańsku.

AEROKLUB AKADEMICKI W WARSZAWIE

CHMIELNA 27-7 • TEL. 410-01 i 54 — 76

Zawody Młodych Pilotów. A. A. W. organizuje w dn. 22. VI. 1930 r. konkurs zręczności p. n. „Zawody Młodych Pilotów". W konkursie przewidziany jest udział reprezentacyj klubowych, złożonych z trzech najlepszych pilotów, wyszkolonych w klubach.

Regulamin Zawodów podany został w niniejszym numerze.

Hangar. W dn. 15 maja przyjęliśmy od Warsz. Kom. Wojew. L. O. P. P. hangar Zarządu Gł. Ligi.

Hangar ten został nam oddany przez Zarząd Gł. L. O. P. P. do użytkowania na warunkach, jakie obowiązywały poprzedniego użytkowcę, t. j. Warsz. Kom. Wojew. Hangar został przez nas zaasekurowany.

Zarząd A. A. W. pozwala sobie złożyć L. O. P. P. najgłębsze podziękowanie za tę wydatną pomoc.

Loty w kwietniu. W kwietniu wykonaliśmy lotów 110 w czasie 21 godz. min. 16.

Raid do Brna. A. A. W. otrzymał od Morawskiego Aeroklubu w Brnie zaproszenie na „meeting lotniczy" w dniu 25 maja r. b.

Dzięki poparciu p. pułk. Rayskiego i życzliwemu stanowisku Sekcji Lotniczej, Klub będzie mógł wysłać na powyższe święto 2 awjonetki, mianowicie RWD2 i RWD3. Załogę tych maszyn będą stanowili: prezes A. A. W. kpt. Halewski, inż. St. Rogalski, dyr. W. Bereza, oraz A. Kocjan. Pozatem, pod naszą flagą poleci na swojej awjonetce kpt. Babiński w towarzystwie kol. St. Iwanowskiego.

Do Łodzi na otwarcie Centrum P. W. Lotn. polecą z ramienia Klubu: prof. Pruszkowski i inż. W. Rychter.

(—) Sekretarjat.

Dn. 16.V.1930.

AEROKLUB AKADEMICKI WE LWOWIE

POLITECHNIKA

Nowe władze. Na walnem zgromadzeniu członków A. A. L., o którem donosiliśmy w poprzednim biuletynie, dokonano wyboru nowych władz Klubu. Ukonstytuowały się one w sposób następujący:

Zarząd: kol. Ładysław May — prezes; Rudolf Matz — I wiceprezes; Józef Świderski — II wiceprezes; Danuta Sikorzanka — sekretarz; Tadeusz Markowski — skarbnik; Zdzisław Ziółkowski — referent techniczny; Czesław Jerzy Kączkowski — kierownik sekcji propag. - - pras.; Henryk Garapich — gospodarz.

Komisja Rewizyjna: Członkowie — kol. Bolesław Łopatniuk, Jerzy Litwiński, Stefan Kowalski; zastępcy: Zygmunt Laskowski i Edward Rogoziński.

Sąd Koleżeński: P. Wiktor Kornberger, kol. Zbigniew Żabski i Wacław Scheller.

Loty. W marcu wykonano ogółem lotów 625 w czasie 58 godz. 25 min. Trenowało 14 pilotów.

Szybownictwo. Na dzień 22 kwietnia b. r. naznaczono wyjazd wiosennej wyprawy szybowcowej o charakterze doświadczalno-szkolnym, na tereny Bezmichowej z szybowcami CW2, CW3 i dwumiejscowym CW 4. Czas trwania wyprawy przewidziany jest do d. 5 maja r. b., program — dalszy trening pilotów, przeszkolonych w r. ub., przeszkolenie kilku pilotów nowych i szkolenie kilku kolegów nielatających.

Z Sekcji Propagandowo - prasowej. Sekcja została rozbudowana: liczy obecnie około 20 członków. Zostały wyłonione referaty: prasowy, odczytowy, fotograficzno-kinowy, imprezowy i afiszowy. Na zastępcę kierownika Sekcji powołany został kol. Feliks Haczewski, na sekretarkę kol. Marja Younga.

Życie towarzyskie. Dnia 30 marca odbyła się w nowym lokalu Klubu herbatka towarzyska; d. 6 kwietnia zebranie towarzyskie z udziałem p. prof. Tadeusza Pruszkowskiego z A. A. W.

Organizuje się obecnie Sekcja Towarzyska.

(—) **Czesław Jerzy Kączkowski**
Kierownik Sekcji
Propag.-pras.

Lwów, 10.IV. 30.

Lokal A. A. L. mieści się przy ul. Kalecznej 20a.

KLUB LOTNICZY PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW

BIAŁA PODLASKA-P-W-S-

Walne zebranie. W dniu 28 kwietnia r. b. odbyło się w sali Kasyna Podlaskiej Wytwórni Samolotów doroczne walne zebranie Klubu Lotniczego P.W.S.

Na przewodniczącego zebrania wybrano inż. A. Grzędzielskiego, na sekretarza p. T. Drozdowskiego.

Ustalono następujący porządek obrad:
1) Odczytanie protokółu ostatniego Zebrania,
2) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej,
3) Sprawozdanie z działalności Klubu,
4) Wnioski ustępującego Zarządu,
5) Wybór nowego Zarządu,
6) Sprawozdanie z działalności Komisji Budowy Awjonetek,
7) Wolne wnioski.

Po odczytaniu protokółu ostatniego zebrania przez sekretarza, inż. Cymę, złożył sprawozdanie z działalności Komisji Rewizyjnej inż. Skarbiński, poczem przystąpiono do sprawozdania z działalności Klubu. Szczególnie była omawiana kwestja współpracy z innemi klubami. Po wyczerpującej dyskusji ustępujący zarząd przedstawił swoje wnioski, stawiając na pierwszym planie szkolenie w pilotażu w ramach Klubu, urządzenie zawodów międzyklubowych i budowę własnych awjonetek.

Nowy zarząd ukonstytuował się jak następuje:

Prezes — inż. Adam Karpiński, wiceprezes — inż. Aleksander Grzędzielski, skarbnik — Henryk Toczołowski, sekretarz — Tadeusz Drozdowski, kierownik Szkoły — pil. Kazimierz Stefaniuk, kierownik Sekcji Budowy Awjonetek — inż. Michał Skarbiński, kierownik Sekcji Dochodów Niestałych — Marja Świątkowska, referent prasowy — Augustyn Bobek.

Komisja Rewizyjna — inż. M. Pęczalski i inż. Z. Cyma.

Sąd Honorowy — inż. J. Czerwiński, inż. St. Cywiński, inż. Zb. Ciołkosz.

Po wybraniu zarządu, Prezes Klubu, inż. Karpiński, wyłożył program prac, które będą zrealizowane w bieżącym roku, kładąc szczególny nacisk na kwestję pilotażu, budowę własnych awjonetek, zakup silników i urządzenie zawodów międzyklubowych, raidów i imprez lotniczych, oraz współpracę z L. O. P. P.

Loty treningowe. Sekcja Pilotów, licząca 4 członków, odbywa loty treningowe na samolocie Hanriot H — 28, przydzielonym do klubu.

Za zarząd:
Prezes: (—) **A. Karpiński**
Sekretarz: (—) **Drozdowski**

Biała, 30. IV. 30.

AEROKLUB AKADEMICKI W GDAŃSKU

LANGFUHR HEERESANGER • 11 •

Wzrost organizacji. A. A. G. liczy obecnie 40 członków zwyczajnych. Liczba ta jest poważną, jeśli uwzględni się, że członkami są jedynie studenci Polacy Politechniki Gdańskiej, gdyż Zarząd A. A. G. wobec nieposiadania maszyn i możności treningu tem samem nie mógł rozwinąć akcji propagandowej na szerszą skalę. Obecnie członkami A. A. G. są niemal wyłącznie studenci Wydziału Lotniczego Politechniki, zgrupowani na-

razie dla celów naukowych, lecz chwilowo, wobec braku wszelkiej pomocy ze strony K. L. S., pozbawieni możności latania. W wypadku otrzymania maszyn dla treningu, przewidywany jest wzrost liczby członków w najgorszym wypadku do liczby 200.

Najbliższa przyszłość. W związku z mającą być zawartą umową afiljacyjną z Aeroklubem Rzeczypospolitej, Zarząd A. A. G. żywi głęboką nadzieję, że K. L. S. doceni należycie znaczenie placówki gdańskiej, dając pomoc materjalną do zorganizowania własnego ośrodka szkolenia pilotów, wzgl. przydzielając odpowiednią ilość miejsc w projektowanych ośrodkach szkolenia w kraju. A. A. G., będąc nadal pozbawiony poparcia centralnych władz krajowych, jako Aeroklub straci rację bytu i rola jego sprowadzi się do roli koła naukowego studentów wydz. lotniczego. O ile A. A. G. pod względem uposażenia dorównałby tylko „Akademische Fliegergruppe Danzig", byłby to ogromny krok naprzód.

(—) **Z. Siedlecki**
Sekretarz

Gdańsk, 8. IV. 30.

REGULAMIN ZAWODÓW MŁODYCH PILOTÓW

(zgodny z przepisami i regulaminem F. A. I. i Komisji Sportowej A. R. P.).

A. Cel i nazwa konkursu.

§. 1. Celem podniesienia sprawności oraz dania pola szlachetnej rywalizacji młodych pilotów, Aeroklub Akademicki w Warszawie organizuje krajowy konkurs zręczności pilotażu pod nazwą „Zawody młodych pilotów".

§ 2. Konkurs jest imprezą dostępną dla wszystkich młodych pilotów, zrzeszonych w polskich klubach lotniczych.

B. Miejsce i termin.

§ 3. Konkurs odbędzie się na lotnisku cywilnem w Warszawie w dn. 22. VI. 1930 r. W razie niesprzyjających warunków atmosferycznych konkurs zostanie przełożony na dzień 29. VI. 1930 r., lub nawet na 6. VII 1930 r., o czem zapisani do konkursu piloci zostaną zawiadomieni na 24 godz. przedtem przez pp. zawiadowców portów lotniczych w poszczególnych miastach. W tym celu przed przyjazdem do Warszawy, piloci winni poinformować się u pp. zawiadowców.

C. Odwołanie zawodów.

§ 4. A. A. W. zastrzega sobie prawo przedłużenia terminu, lub odwałania konkursu, gdyby zaszła potemu konieczność.

D. Warunki konkursu.

§ 5. Konkurs polega na jaknajsprawniejszem wykonaniu następujących warunków:

a) start na jaknajkrótszym dystansie,
b) wzniesienie się na 1000 m. w najkrótszym czasie,
c) spirala w lewo,
d) spirala w prawo,
e) podejście do lądowania ze skobla (épingles),
f) lądowanie z wyłączonym silnikiem jaknajbliżej chorągiewki startowej.

Powyższe warunki winny być wykonane według wskazanej kolejności.

§ 6. Za wykonanie każdego warunku pilot otrzymuje punkty dodatnie i karne. Ogólna suma punktów dodatnich i ujemnych jest podstawą klasyfikacji.

§ 7. Tabela punktów przedstawia się jak następuje:

Dodatnie:

a) za wystartowanie przed 100 m. za każde brakujące 5 m. — 3 punkty,
b) za osiągnięcie 1000 m. przed 12 minutami za każdą brakującą pełną minutę — 2 punkty,
c) za każdą skończoną zwitkę spirali ponad 3 w każdą stronę — 5 punktów,
d) prawidłowe wykonanie skobla 1 — 5 punktów,
e) wykonanie skobla podwójnego 10 punktów,
f) prawidłowe podejście do lądowania (mała szybkość, dobry kierunek) 1 — 5 punktów; wykonywanie po skoblu ślizgów, lub wiraży obniża klasyfikację prawidłowego podejścia do lądowania,
g) za wylądowanie w próbie „f" bliżej 50 m. od chorągiewki startowej, za każdy brakujący 1 m. — 1 p.,
h) za prawidłowe lądowanie — 1 — 10 p. (lądowanie na trzy punkty),
i) za ładne i prawidłowe wykonanie całości warunków 1 — 20 punktów.

Ujemne:

a) za wystartowanie po 100 m. za każde dalsze 5 m. — 5 p.,
b) za osiągnięcie 1000 m. po 12 min. za każdą dalszą min. — 3 p.,
c) za każdą skończoną zwitkę spirali brakującej do 3 w każdą stronę — 8 p.,
d) nieprawidłowe wykonanie skobla 1 — 5 p.,
e) nieprawidłowe podejście do lądowania (duża szybkość, zły kierunek) 1 — 5 p.,
f) za wylądowanie w próbie „f" dalej niż 50 m. za każdy dalszy 1 m. — 1 p.,
g) za dodanie gazu lub włączenie silnika podczas prób c), d), e), f) bez koniecznoci, spowodowanej grożącem niebezpieczeństwem lądowania nie na lotnisku, lub siłą wyższą — 100 p.,
h) za uszkodzenie samolotu przy próbie lądowania (z wyjątkiem pęknięcia amortyzatora) — 100 punktów,
i) za dotknięcie samolotem chorągiewki — 50 p.

§ 8. W razie konieczności dodania gazu w próbie „f", spowodowanej niebezpieczeństwem wylądowania poza lotniskiem, wynik próby jest unieważniony, pilot zaś ma prawo powtórzyć próbę, jednakowoż w próbie powtórnej liczy się tylko 2/3 punktów dodatnich, a wszystkie karne osiągnięte podczas powtórnej próby. Przy trzeciej tego rodzaju próbie liczy się jedynie 1/3 punktów dodatnich, a wszystkie karne. Niewykonanie trzeciej próby powoduje dyskwalifikację pilota.

§ 9. Punkty za długość lądowania określane są na podstawie odległości najbliższej części samolotu od chorągiewki, mierzonej w linji prostej.

§ 10. Punkty za prawidłowe lub błędne wykonanie ewolucji oraz za styl obliczane są jako średnia arytmetyczna ocen, stawianych przez poszczególnych członków Komisji.

§ 11. Próba d) nie może być zakończona poniżej 300 m., drugi skobel zaś w próbie e) nie może być wykonany niżej 100 metrów.

§ 12. Dane do klasyfikacji prób b) i f) zostaną wzięte z wykresów dwóch barografów.

§ 13. O ile jury zakwestjonuje wykonanie jakiejkolwiek próby, lub o ile barografy wykażą rażącą niezgodność, pilot obowiązany jest daną próbę wykonać poraz wtóry, przyczem rezultat pierwszej próby nie będzie wzięty pod uwagę.

E. Samoloty.

§ 14. Piloci biorą udział w konkursie na samolotach typu „Hanriot XXVIII (XIV)".

§ 15. W razie zakwestjonowania stanu technicznego, lub regulacji samolotu przez pilota, samolot ten zostaje sprawdzony na ziemi i w locie przez wybranego przez Komisję eksperta — pilota (może nim być i członek Komisji), a w razie jego opinji ujemnej Komisja może zarządzić powtórzenie warunków na innym samolocie.

§ 16. Materjały pędne (benzynę i rycynę otrzymują zawodnicy od organizatorów konkursu.

F. Zawodnicy.

§ 17. Do konkursu stawać mogą jedynie piloci, wyszkoleni i zrzeszeni w polskich klubach lotniczych, posiadający świadectwo uzdolnienia i upoważnienie Ministerstwa Komunikacji pilota turystycznego I lub II stopnia oraz dyplom i licencję sportową F. A. I. na rok 1930. Przy zapisie zawodnik winien podać kiedy i jaką szkołę lotniczą ukończył, oraz wymienić numer i datę wydania świadectwa uzdolnienia i upoważnienia. Przed zawodami pilot winien okazać potwierdzenie przynależności klubowej, dowód ukończenia szkoły lotniczej któregokolwiek klubu polskiego oraz licencję M. K. Bez powyższych dowodów piloci nie będą dopuszczeni do konkursu.

§ 18. Zabieranie pasażerów tak podczas treningu, jak i podczas konkursu jest wzbronione.

G. Zapisy.

§ 19. Zapisy przyjmuje Aeroklub Akademicki w Warszawie do dnia 16 czerwca 1930 r. do godz. 18.00 (Warszawa, Chmielna 27). Zgłoszenie winno być przesłane na blankiecie, wydawanym przez A. A. W. Zgłoszenia mogą być u-

skuteczniane telegraficznie, jednak muszą być jednocześnie wysłane zgłoszenia, wraz z wpisowem, pocztą. O dacie zgłoszenia decyduje wpłynięcie wpisowego do sekretarjatu A. A. W.

§ 20. Wpisowe wynosi 25 zł. od zawodnika.

§ 21. Wpisowe ulega zwrotowi jedynie w razie odwołania zawodów.

§ 22. Zgłoszenia bez wpisowego są nieważne.

§ 23. W wyjątkowych wypadkach, organizatorzy, za zgodą Komisji Sp., mają prawo przyjąć zgłoszenia nawet na starcie, jednak w tym wypadku opłata jest potrójna.

§ 24. Uczestnicy ponoszą sami koszty przyjazdu, zakwaterowania wyżywienia etc.

H. Odpowiedzialność.

§ 25. Organizatorzy nie przyjmują na siebie żadnej odpowiedzialności za następstwa mogących ewentualnie wyniknąć wypadków. tak z winy pilotów jak i maszyn. Każdy zawodnik, podpisując zgłoszenie, stwierdza temsamem, że znany mu jest dokładnie niniejszy regulamin i że jest całkowicie odpowiedzialny tak karnie, jak i cywilnie za szkody, wyrządzone tak uczestnikom konkursu, jak i osobom trzecim. Odpowiedzialność ta jest szczegółowo wymieniona w prawie lotniczem.

I. Nagrody.

§ 26. Nagrody dzielą się na regulaminowe i specjalne.

§ 27. Regulaminowe są następujące:
I nagroda A. A. W.
II „ „
III „ „
IV „ „

§ 28. Nagrody specjalne, są to nagrody, zgłoszone z poza organizatorów i przyznane, w myśl regulaminów tych nagród, na mocy decyzji Komisji.

J. Ogłoszenie wyników.

§ 29. Wyniki zostaną ogłoszone bezpośrednio po obliczeniu przez Komisję Sportową.

§ 30. Rozdanie nagród odbędzie się w czasie i miejscu, wskazanem przez organizatorów po ogłoszeniu wyników.

K. Protesty i zażalenia.

§ 31. Protesty i zażalenia winny być składane na piśmie najpóźniej w 1 godzinę po ogłoszeniu wyników, a w każdym razie przed rozdaniem nagród. Do protestów winno być dołączone wadjum w kwocie zł. 100, które ulega zwrotowi, gdy protest zostaje uznany za słuszny. Po rozdaniu nagród, wszelkie protesty i zażalenia są niedopuszczalne i nie będą rozpatrywane.

L. Dyskwalifikacja.

§ 32. Zawodnik zostaje zdyskwalifikowany za:

a) niewykonanie prób we właściwej kolejności,
b) za niespełnienie warunków prób, przewidzianych w § 8,
c) za wykonanie ewolucyj, nie przewidzianych w regulaminie, niebezpiecznych dla życia, lub całości maszyn,
d) za niesubordynację,
c) za podanie w zgłoszeniu fałszywych danych, a w szczególności za nieposiadanie świadectwa uzdolnienia M. K., lub świadome wprowadzenie w błąd Komisji,
f) za niewłaściwe zachowanie się, któreby nie licowało z powagą konkursu.

Ł. Komentowanie regulaminu.

§ 33. O sprawach, dotyczących komentowania niniejszego regulaminu oraz nie przewidzianych dostatecznie w Regulaminie, decyduje bezapelacyjnie Komisja.

**AEROKLUB AKADEMICKI
W WARSZAWIE**

Od Redakcji

Pragnąc przyspieszyć stały termin ukazywania się naszego pisma, niniejszy numer wydaliśmy jako podwójny, za maj i czerwiec jednocześnie.

Połączenie to jest wyjątkowe i w przyszłości stosowane nie będzie.

W niniejszym numerze nie mogliśmy podać dalszego ciągu opisu szybowca szkolnego wskutek tego, że autor opisu wycofał rękopis celem dokonania poprawek, uwzględniających udoskonalenia szybowca, poczynione przez konstruktora po doświadczeniach z ostatniej wyprawy szybowcowej. Jeszcze więc miesiąc cierpliwości, czytelnicy.

Włączenie „PILOTA" do „MŁODEGO LOTNIKA"

List Śląskiego Klubu Lotniczego do naszego Wydawnictwa

ŚLĄSKI KLUB LOTNICZY

Skrytka pocztowa 391 KATOWICE-LOTNISKO Konto P. K. O. 305210

Oddział ....

Nr. Akt. ....

Katowice, dnia 11.marca 1930r.-

Do

Redakcji miesięcznika "Młody Lotnik"
Organu Zrzeszenia Klubów Lotniczych.

w W a r s z a w i e

W związku z zawartem porozumieniem naszem co do włączenia dotychczasowego organu naszego Klubu miesięcznika "Pilot" do wydawnictwa "Młody Lotnik" komunikujemy niniejszem,że przekazujemy WPanom prenumeratę i ogłoszenia"PILOTA" stwierdzając tem samem,że PILOT z dniem 1.stycznia 1930r.przestał wychodzić,a placówki objęte jego wpływami przejmie "Młody Lotnik".

Jednocześnie pragniemy zapewnić WPanów,że Młody Lotnik,jako wydawnictwo poświęcone działalności Klubów Lotniczych,a więc i naszego Sląskiego Klubu Lotniczego,liczyć będzie mógł zawsze na najszersze poparcie nasze na terenie Województwa Sląskiego i wszelkie możliwe ułatwienia,tak przy rozszerzaniu sieci prenumerat,jak i zjednywania ogłoszeń.

Życząc WPanom dalszego rozwoju dla dobra polskiego lotnictwa sportowego,kreślimy się

z poważaniem
Za Zarząd:
Sląskiego Klubu Lotniczego

/Dr.Kazimierz Gaszyn/
sekretarz.

/Inż.M.Przybylski/
Prezes.

Przedstawiciele naszego Wydawnictwa legitymują się dowodami poświadczonemi przez L. O. P. P.

Upoważnień do inkasa nie wydajemy!

Administracja „Młodego Lotnika"

ZMIANY W POLSKIEJ KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ OD 1 CZERWCA 1930

Począwszy od 1 czerwca r. b. będą obsługiwane codziennie z wyjątkiem niedziel, w obu kierunkach, następujące szlaki komunikacji powietrznej dla przewozu pasażerów, pocz ty i towarów:

Warszawa — Bydgoszcz
Warszawa — Gdańsk
Warszawa — Lwów
Warszawa — Katowice—Kraków
Warszawa — Poznań
Katowice — Wiedeń
Katowice — Kraków (dwa razy dziennie).

Trzy razy w tygodniu szlaki następujące:

Katowice — Brno
Brno — Wiedeń
Lwów — Galacz
Galacz — Bukareszt.

Samoloty przelatywać będą poszczególne przestrzenie, zależnie od ich długości w ciągu ¾ do 3 godzin.

Nowy rozkład lotów umożliwi odbycie podróży powietrznej (przewóz poczty i towarów) w ciągu jednego dnia między Gdańskiem a Bukaresztem, oraz między Bydgoszczą, Poznaniem, Gdańskiem a Katowicami, Kra kowem, Brnem, Wiedniem lub w kierunku odwrotnym. Nowy rozkład lotów uwydatnia w całej pełni, jak poważnie komunikacja powietrzna skraca czas podróży w stosunku do najszybszych połączeń kolejowych. Podczas gdy pociąg pośpieszny wskazane wyżej linje przebiega w ciągu więcej niż 50-ciu godzin, podróż przedsięwzięta samolotem, wliczając w nią czas przelotu i przystanków na lotniskach, wynosi zaledwie około 12-tu godzin.

Na większości linji kursować będą samoloty 10-cio osobowe urządzone z całym komfortem. Samoloty te posiadają obszerne kajuty pasażerskie, w których podróżni mogą się swobodnie poruszać, obok kajuty toaletę, oddzielne przedziały dla poczty, towarów i ciężkiego bagażu. Każdy z pasażerów dysponuje wygodnym fotelem obok okna, co daje mu możność obserwowania pięknego i charakterystycznego kraj obrazu ziemi z lot u ptaka, który zmienia się jak w kalejdoskopie.

NOWY ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 czerwca do 31 sierpnia 1930 roku.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL.

Godzina		Kierunek			Godzina	
	15.40 17.50	o. p.	Warszawa Gdańsk	p. o.	8.10 6.00	
	8.30 11.00	o. p.	Warszawa Lwów	p. o.	15.20 12.50	
	13.00 15.00	o. p.	Warszawa Katowice	p. o.	12.30 10.30	
	16.00 18.10	o. p.	Warszawa Poznań	p. o.	10.00 8.00	
	16.15 18.15	o. p.	Warszawa Bydgoszcz	p. o.	10.00 8.00	
	** 15.30 17.10 17.30 18.30	 o. p. o. p.	 Katowice Brno Brno Wiedeń	 p. o. p. o.	** 10.00 8.20 8.00 7.00	
	* 15.30 18.00	 o. p.	 Katowice Wiedeń	 p. o.	* 10.00 7.30	
10.45 11.30	15.40 16.25	o. p.	Katowice Kraków	p. o.	10.00 9.15	15.00 14.15
*** (12.30) (14.00) (14.30) (17.10) (17.30) (18.50)	* 11.30 13.00 13.30 16.10 16.30 17.50	 o. p. o. p. o. o.	 Lwów Cernaûti Cernaûti Galati Galati Bucuresti	 p. o. p. o. p. o.	** 12.20 10.50 10.20 7.40 7.20 6.00	*** (13.20) (11.50) (11.20) (8.40) (8.20) (7.00)

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki
** samoloty kursują tylko we wtorki, czwartki, soboty
*** czas wschodnio-europejski
o. odlot
p. przylot

UWAGI:

1) Połączenia w jednym dniu:

Gdańsk—Warszawa—Lwów —Cernauti—Galati—Bucaresti lub z powrotem
Poznań —Warszawa—Gdańsk „ „
Poznań Warszawa—Bydgoszcz „ „
Warszawa—Katowice —Kraków „ „
Warszawa—Katowice—(Brno) —Wiedeń „ „
Poznań —Warszawa—Katowice —Wiedeń „ „
Bydgoszcz—Warszawa—Katowice —Wiedeń „ „
Gdańsk —Warsawa—Katowice —Wiedeń „ „
Lwów —Warszawa—Poznań
Lwów —Warszawa—Bydgoszcz

ŚLIZGOWCE

SYSTEMU

Państwowych Zakładów Lotniczych



DO

SPORTU, TURYSTYKI I KOMUNIKACJI

SZYBKIE ∴ ZWROTNE ∴ EKONOMICZNE ∴ BEZPIECZNE

Informacje: **Państwowe Zakłady Lotnicze**

WARSZAWA, MOKOTÓW — LOTNISKO TEL: 528-24.

Typ Sportowy — otwarte, na 2 - 6 osób. Szybkość 60—100 klm/godz. Zanurzenie w ruchu 10—12 cm.

Typ Turystyczny — z karoserją „conduite interieure" lub dachem amerykańskim na 4—12 osób. Szybkość 65—90 klm/godz. Zanurzenie w ruchu 12—18 cm.

Typ „Kanada" — łódź ślizgowa i spacerowa ze śrubą wodną, na 2—4 osób. Szybkość 45—70 klm/godz.

Motory: — 100—180 KM dla typów sportowego i turystycznego, 15—30 KM dla typu „Kanada".

FACHOWA POMOC I OPIEKA WYTWÓRNI

DOGODNE WARUNKI KREDYTOWE.

DRUK. LITERACKA SP. Z. O. ODP. NOWY-ŚWIAT 22